



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Briselē, 2023. gada 13. jūlijā
(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

LEĢISLATĪVIE AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats: EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par alternatīvo
degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) 2023/...**

(... gada ...)

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,

¹ OV C 152, 6.4.2022., 138. lpp.

² OV C 270, 13.7.2022., 38. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2023. gada 11. jūlija nostāja [(OV ...)/(Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta)] un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2014/94/ES¹ ir noteikts regulējums par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumā “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni” (“Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija”) norādīts uz uzlādes un uzpildes infrastruktūras nevienmērīgo attīstību visā Savienībā un sadarbības un lietošanas ērtuma trūkumu. Tajā norādīts, ka, tā kā nav skaidras vienotas metodoloģijas mērķrādītāju noteikšanai un pasākumu pieņemšanai saskaņā ar Direktīvā 2014/94/ES prasītajiem valstu politikas regulējumiem, ir radusies situācija, ka mērķrādītāju noteikšanas un atbalsta rīcībpolitiku vārienīgums dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Minētās atšķirības ir traucējušas izveidot visaptverošu un pilnīgu alternatīvo degvielu infrastruktūras tīklu visā Savienībā.
- (2) Savienības tiesību aktos jau ir noteikti mērķrādītāji attiecībā uz atjaunīgajām degvielām. Piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2001² ir noteikts mērķrādītājs, proti, transporta degvielu jomā atjaunīgo energoresursu tirgus daļai ir jāsasniedz 14 %.

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

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulās (ES) 2019/631¹ un (ES) 2019/1242² jau ir noteikti CO₂ emisiju standarti jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem mazas noslodzes komerciālajiem transportlīdzekļiem, kā arī konkrētiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētajām regulām būtu jāpaātrina jo īpaši bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana un tādējādi jārada pieprasījums pēc uzlādes un uzpildes infrastruktūras. Ir svarīgi, lai Regulas (ES) 2019/631 un (ES) 2019/1242 un šī regula nodrošinātu saskaņotu regulējumu alternatīvo degvielu izmantošanai un ieviešanai autotransportā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO₂ emisiju noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

- (4) Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2023/...¹⁺ būtu jāveicina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošana un ieviešana aviācijā un jūras transportā. Lai gan degvielas izmantošanas prasības ilgtspējīgu aviācijas degvielu jomā lielā mērā var balstīties uz esošo uzpildes infrastruktūru, ir vajadzīgas investīcijas stacionētu gaisa kuģu elektroapgādes jomā. Regulā (ES) 2023/...⁺⁺ ir noteiktas prasības jo īpaši attiecībā uz krasta elektroenerģijas izmantošanu; tās var izpildīt tikai tad, ja Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) tīkla ostās krasta elektropadeve tiek nodrošināta pienācīgā apmērā. Tomēr minētajās regulās nav prasību par degvielas infrastruktūru, lai arī šādas prasības ir priekšnosacījums mērķrādītāju sasniegšanai.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/... (... gada ...) par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu (OV L..., ..., ... lpp.).

⁺ OV: Lūgums ievietot tekstā dokumentā PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) ietvertās regulas numuru un ievietot minētās regulas numuru, datumu un OV atsauci zemsvītras piezīmē.

⁺⁺ OV: Lūgums tekstā ievietot dokumentā PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) ietvertās regulas numuru.).

- (5) Tāpēc visi transporta veidi būtu jāaplūko vienā tiesību aktā, kurā būtu jāņem vērā alternatīvo degvielu daudzveidība. Bezemisiju spēka pārvada tehnoloģiju izmantošana dažādos transporta veidos un dažādās dalībvalstīs ir atšķirīgos attīstības posmos. Konkrēti, autotransporta nozarē strauji palielinās baterijas elektrotansportlīdzekļu un ārēji lādējamu hibrīdtransportlīdzekļu skaits. Tīrģū ir pieejami arī ar ūdeņradi darbināmi autotransporta līdzekļi. Turklāt pašlaik dažādos projektos un pirmajos komerciālajos pārvadājumos tiek izmantoti mazāki ūdeņraža un baterijas elektriski peldlīdzekļi un ar ūdeņradi darbināmi vilcieni, un turpmākajos gados ir gaidāma to pilnīga komercializācija. Savukārt aviācijas un ūdens transporta nozares joprojām ir atkarīgas no šķidrām un gāzveida degvielām, jo gaidāms, ka bezemisiju un mazemisiju spēka pārvada risinājumi tīrģū ienāks tikai ap 2030. gadu vai pat vēlāk, jo īpaši aviācijas nozarē, un pilnīgai komercializācijai būs vajadzīgs laiks. Fosilo gāzveida vai šķidro degvielu izmantošana ir iespējama tikai atbilstoši stabili nostiprinātai skaidrai dekarbonizācijas iecerei, kas atbilst ilgtermiņa mērķim panākt klimatneitralitāti Savienībā, un tāpēc ir jāpalielina tādu atjaunīgo degvielu pieņemšana vai aizstāšana ar tādām atjaunīgajām degvielām kā biometāns, modernās biodegvielas vai atjaunīgās un mazoglekļa sintētiskās, parafīna, gāzveida un šķidrās degvielas.

- (6) Šādas biodegvielas, sintētiskās un parafīna degvielas, kas aizstāj dīzeļdegvielu, benzīnu un reaktīvo dzinēju degvielu, var ražot no dažādām izejvielām, un tās var piemaisīt fosilajām degvielām ļoti augstā piemaisījuma attiecībā. Minētās degvielas ir īpaši svarīgas, lai mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas aviācijas un jūras transporta nozarēs, kuru elektrifikācija būs lēnāka. Ar nelieliem pielāgojumiem minētās degvielas ir tehniski saderīgas ar pašreizējām transportlīdzekļu tehnoloģijām. Turklāt atjaunīgo metanolu var cita starpā izmantot iekšējo ūdensceļu navigācijā un tuvsatiksmes kuģošanā. Sintētiskām un parafīna degvielām ir potenciāls samazināt fosilās degvielas avotu izmantošanu transporta nozarē. Visas minētās degvielas var izplatīt, uzglabāt un lietot, izmantojot esošo infrastruktūru vai vajadzības gadījumā tāda paša veida infrastruktūru.

- (7) Paredzams, ka sašķidrinātam metānam arī turpmāk būs nozīme jūras transportā, kur pašlaik nav pieejamas ekonomiski dzīvotspējīgas bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijas. Tomēr būtu pēc iespējas ātrāk pakāpeniski jāizbeidz jūras transportā izmantot no fosilajiem avotiem iegūtu sašķidrinātu metānu, kas jāaizstāj ar ilgtspējīgākām alternatīvām.
- Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā norādīts, ka bezemisiju jūras kuģi būs gatavi ienākšanai tirgū līdz 2030. gadam, un šādu kuģu projekti jau tiek īstenoti. Ņemot vērā kuģu ilgo darbību, gaidāms, ka flotes pārveidošana notiks pakāpeniski. Atšķirībā no situācijas jūras transporta sektorā iekšējo ūdensceļu transportā, kurā parasti izmanto mazākus peldlīdzekļus un sastopami īsāki attālumi, bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijas, piemēram, tās, kas paredzētas ūdeņradim un elektroenerģijai, kļūst par nobriedušām tehnoloģijām, un tām būtu ātrāk jāienāk tirgū. Tomēr šīm bezemisiju spēka pārvada tehnoloģijām varētu būt svarīga nozīme jūras transportā, jo tās varētu paplašināt bezemisiju piedziņas risinājumus. Gaidāms, ka sašķidrinātam metānam šajā nozarē vairs nebūs būtiska nozīme. Transporta degvielas, piemēram, sašķidrināts metāns, arvien vairāk ir jādekarbonizē piemaisot tiem vai tos aizstājot ar, piemēram, sašķidrinātu biometānu vai atjaunīgās un mazoglekļa sintētiskās gāzveida e-degvielas (e-gāzi). To pašu infrastruktūru, kurā izmanto fosilās gāzveida degvielas, var izmantot minētajām dekarbonizētajām degvielām, tādējādi ļaujot pakāpeniski pāriet uz dekarbonizētām degvielām.

- (8) Lielas noslodzes autotransporta nozarē ar sašķidrinātu metānu darbināmu kravas automobiļu tehnoloģijas ir pilnībā nobriedušas. Kopīgie scenāriji, kas ir Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas un Komisijas 2020. gada 17. septembra paziņojuma “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana. Ieguldījumi klimatneitrālā nākotnē cilvēku labā” (klimata mērķrādītāja plāna) pamatā, kā arī pārskatītie paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” modelēšanas scenāriji liecina, ka gāzveida degvielām, kas arvien vairāk tiks dekarbonizētas, lielas noslodzes autotransporta jomā, īpaši tālsatiksmes segmentā, ir neliela nozīme. Turklāt gaidāms, ka sašķidrinātas naftas gāzes (*LPG*) un saspiešanas dabasgāzes (*CNG*) transportlīdzekļi, kuriem visā Savienībā jau ir pietiekams infrastruktūras tīkls, pakāpeniski tiks aizstāti ar bezemisiju spēka pārvadiem, un tāpēc, lai novērstu atlikušos trūkumus galvenajos tīklos, ir vajadzīga tikai ierobežota mērķorientēta rīcībpolitika sašķidrināta metāna infrastruktūras ieviešanai, kas vienlīdz var nodrošināt dekarbonizētas degvielas.
- (9) Ar šo regulu būtu jānosaka obligātie minimālie mērķrādītāji publiski pieejamas autotransporta līdzekļu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanai.

- (10) Uzlādes stacija ir elektrotransportlīdzekļu uzlādei paredzēta fiziska iekārta. Katrai uzlādes stacijai ir teorētiskā maksimālā izejas jauda, kas izteikta kW, un vismaz viens uzlādes punkts, kurā vienlaikus var apkalpot tikai vienu transportlīdzekli. To transportlīdzekļu skaits, kurus stacijā var uzlādēt konkrētā laikā, ir atkarīgs no uzlādes punktu skaita attiecīgajā stacijā. Ja konkrētajā laikā minētajā uzlādes stacijā tiek uzlādēts vairāk nekā viens transportlīdzeklis, maksimālā izejas jauda pa dažādiem uzlādes punktiem jāsadala tā, lai katrā atsevišķā uzlādes punktā nodrošinātā jauda būtu mazāka nekā šīs uzlādes stacijas izejas jauda. Uzlādes parku veido viena vai vairākas uzlādes stacijas konkrētā vietā, tostarp attiecīgā gadījumā tām blakus esošās īpašās stāvvietas. Attiecībā uz šajā regulā noteiktajiem uzlādes parku mērķrādītājiem minimālo izejas jaudu, kas vajadzīga minētajiem uzlādes parkiem, varētu nodrošināt viena vai vairākas uzlādes stacijas.

- (11) Publiski pieejami uzlādes vai uzpildes punkti ir, piemēram, publiski pieejami privāti uzlādes vai uzpildes punkti, kas atrodas publiskā vai privātā īpašumā, piemēram, publiskās autostāvvietās vai lielveikalu autostāvvietās. Uzlādes vai uzpildes punkts, kas atrodas privātā īpašumā, kurš ir pieejams plašai sabiedrībai, būtu jāuzskata par publiski pieejamu arī gadījumos, kad piekļuve ir paredzēta tikai konkrētai vispārējai lietotāju grupai, piemēram, klientiem. Automobiļu koplietošanas shēmu uzlādes vai uzpildes punkti būtu jāuzskata par publiski pieejamiem tikai tad, ja tie skaidri atļauj piekļūt tādiem lietotājiem, kuri ir trešās personas. Uzlādes vai uzpildes punkti, kas atrodas privātīpašumos un kam var piekļūt tikai ierobežots noteiktu personu loks, piemēram, autostāvvietas biroju ēkās, kurām var piekļūt tikai darbinieki vai pilnvarotas personas, nebūtu jāuzskata par publiski pieejamiem uzlādes vai uzpildes punktiem.
- (12) Patērētāju ērtību palielināšanas nolūkā ir svarīgi, lai publiski pieejamu uzlādes vai uzpildes punktu operatori nodrošinātu, ka šādu punktu darba laiks un pakalpojumu darbīgātība pilnībā atbilst galalietotāju vajadzībām.

- (13) Mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešana Savienībā ir bijusi nevienmērīga. Ja publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras nevienmērīgais sadalījums saglabātos, tas apdraudētu mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu ienākšana tirgū, tādējādi ierobežojot savienojamību Savienības mērogā. Turpmākas rīcībpolitisko ieceru un pieeju atšķirības valstu līmenī kavēs ļoti nepieciešamo transporta nozares pāreju uz ilgtspēju un nepalīdzēs nodrošināt ilgtermiņa noteiktību, kas vajadzīga būtiskām tirgus investīcijām. Tāpēc dalībvalstīm valsts līmenī piemērojamiem obligātiem minimālajiem mērķrādītājiem būtu jānodrošina politiskās vadlīnijas un jāpapildina valstu politikas regulējumi. Šajā pieejā būtu jāapvieno valsts mērķrādītāji, kas balstās uz autoparka apmēru, ar *TEN-T* ar attālumu saistītajiem mērķrādītājiem. Valstu mērķrādītājiem, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu jānodrošina, ka, pieaugot mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu skaitam katrā dalībvalstī, attiecīgi tiek ieviesta pietiekama publiski pieejama uzlādes infrastruktūra. *TEN-T* tīkla ar attālumu saistītiem mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka Savienības galvenos autoceļu tīklus pilnībā nosedz uzlādes punkti, kas tādējādi nodrošina vieglu un netraucētu pārvietošanos visā Savienībā.

- (14) Valsts mērķrādītāji, kas balstās uz autoparka apmēru, būtu jānosaka, pamatojoties uz attiecīgajā dalībvalstī reģistrēto elektrotransportlīdzekļu kopējo skaitu. Minētie mērķrādītāji būtu jānosaka, ievērojot vienotu metodoloģiju, kas ņem vērā tehnoloģiju attīstību, piemēram, elektrotransportlīdzekļu lielāku braukšanas attālumu vai tādu ātrās uzlādes punktu īpatsvara palielināšanos, kuros noteiktā laikposmā var uzlādēt lielāku elektrotransportlīdzekļu skaitu nekā parastās jaudas uzlādes punktā. Minētajā vienotajā metodoloģijā būtu jāņem vērā arī baterijas elektrotransportlīdzekļu un ārēji lādējamu hibrīdtransportlīdzekļu dažādie uzlādes veidi. Metodoloģijai, ar kuru nosaka uz autoparka apmēru balstītus valsts mērķrādītājus atbilstīgi publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras kopējai maksimālajai izejas jaudai, vajadzētu nodrošināt elastību dažādu uzlādes tehnoloģiju ieviešanā dalībvalstīs.

- (15) Uz autoparka apmēru balstītu valsts mērķrādītāju īstenošanai dalībvalstīs būtu jānodrošina, ka tiek uzstādīts pietiekams skaits publiski pieejamu uzlādes punktu, arī garantējot, ka uzlādes punkti ir pieejami visā to teritorijā, īpaši sabiedriskā transporta stacijās, piemēram, ostas pasažieru termināļos, lidostās vai dzelzceļa stacijās. Īpaši svarīgi ir šādus publiski pieejamus uzlādes punktus ierīkot dzīvojamajos rajonos, kur ir maz stāvvietu ārpus ielām, un teritorijās, kur parasti transportlīdzekļi tiek novietoti uz ilgāku laiku. Lai palielinātu patērētāju ērtības, īpaši *TEN-T* tīklā, būtu jāierīko arī pietiekams skaits mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu ātrās uzlādes punktu, tādējādi nodrošinot pilnīgu pārrobežu savienojamību un ļaujot elektrotransportlīdzekļiem pārvietoties visā Savienībā. Ir svarīgi, lai publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešana galvenokārt notiktu ar privātām tirgus investīcijām. Tomēr saskaņā ar Savienības valsts atbalsta noteikumiem dalībvalstīm būtu jāatbalsta nepieciešamās publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras ieviešana gadījumos, kad tirgus apstākļu dēļ ir vajadzīgs valsts atbalsts pirms tiek izveidots pilnībā konkurētspējīgs tirgus.

- (16) Atkarībā no konkrētajiem apstākļiem kādā dalībvalstī var vairs nebūt pamatotas prasības katram reģistrētam mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās nodrošināt fiksētu kopējo izejas jaudu, ja šādas prasības varētu izraisīt negatīvas sekas, atturot no privātu investīciju veikšanas vai jo īpaši radot pārmērīgu piedāvājumu vidējā termiņā. Šādas nelabvēlīgas ietekmes risks varētu rasties, ja tiktu uzstādīts liels skaits privātu uzlādes punktu. Lietotāju vajadzības vai publiski pieejamu uzlādes staciju izmantošanas rādītāji varētu būt zemāki nekā sākotnējie pieņēmumi, kā rezultātā kopējā izejas jauda, kas pieejama publiski pieejamās uzlādes stacijās, sasniegtu nesamērīgi augstu līmeni salīdzinājumā ar šādu staciju faktisko izmantošanu. Šādos gadījumos attiecīgajai dalībvalstij vajadzētu būt iespējai lūgt atļauju piemērot prasības, kas ir zemākas nekā šajā regulā noteiktās attiecībā uz kopējās izejas jaudas līmeni, vai atļauju beigt šādas prasības piemērot. Lai dalībvalsts varētu iesniegt šādu pieprasījumu, mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvaram salīdzinājumā ar dalībvalstī reģistrēto mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējo autoparku vajadzētu būt vismaz 15 %, un dalībvalstij savs pieprasījums būtu pienācīgi jāpamato.

- (17) Ir svarīgi, lai Komisija, pārskatot šo regulu, novērtētu nepieciešamību iekļaut prasības par uzlādes infrastruktūru, kas apkalpo ar elektroenerģiju darbināmus velosipēdus un L kategorijas transportlīdzekļus, piemēram, elektriskos velosipēdus un elektriskos mopēdus, un jo īpaši iespēju aprīkot uzlādes infrastruktūru ar mājsaimniecības kontaktligzdu, kas ļauj viegli uzlādēt šādus transportlīdzekļus, jo tie ir transporta veids, kas var palīdzēt vēl vairāk samazināt CO₂ emisijas un gaisa piesārņojumu.
- (18) Lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem ir vajadzīga pilnīgi citāda uzlādes infrastruktūra nekā mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Tomēr publiski pieejama infrastruktūra lielās noslodzes elektrotransportlīdzekļiem Savienībā pašlaik nav pieejama gandrīz nekur, un šādas infrastruktūras ieviešana ir jāpaātrina. Kombinētai pieejai, kas ietver *TEN-T* tīkla ar attālumu saistītus mērķrādītājus, pienācīgi nošķirot *TEN-T* pamattīklu un *TEN-T* visaptverošo tīklu, mērķrādītājus attiecībā uz infrastruktūru uzlādei naktī un mērķrādītājus pilsētu mezglos un to tuvumā, būtu jānodrošina, ka visā Savienībā tiek izveidots pietiekams lielās noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzēts publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras pārklājums, kas atbalstītu lielās noslodzes baterijas elektrotransportlīdzekļu gaidāmo tirgus daļas palielināšanos.

- (19) Lai nodrošinātu pilnīgu savienojamību visā Savienībā, *TEN-T* tīklā būtu jāievieš pietiekams skaits lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu ātrās uzlādes punktu. Minētajai infrastruktūrai vajadzētu būt pietiekamai izejas jaudai, lai lielas noslodzes transportlīdzekļus varētu uzlādēt likumā noteiktajā transportlīdzekļa vadīšanas pārtraukuma laikā. Lai ņemtu vērā laiku, kurš vajadzīgs uzlādes infrastruktūras plānošanai, projektēšanai un īstenošanai, kas varētu ietvert elektrotīkla paplašināšanu vai modernizāciju konkrētās teritorijās, zemes iegādi, vides atļauju izdošanu un vajadzības gadījumā publisko līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu, un lai pielāgotos pakāpeniskai lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu ieviešanai, publiski pieejamā uzlādes infrastruktūra šādiem transportlīdzekļiem būtu ieviešama pakāpeniski, sākot no 2025. gada, lai līdz 2030. gadam aptvertu visu *TEN-T* tīklu.
- (20) Lai *TEN-T* ceļu tīklā ieviestu uzlādes infrastruktūru, visām *TEN-T* ceļu tīklā ieviešamajām uzlādes stacijām būtu jāatrodas *TEN-T* ceļu tīklā vai 3 km brauciena attālumā no tuvākā *TEN-T* ceļa izejas.

- (21) Dažas dalībvalstis pašlaik modernizē *TEN-T* tīkla posmus, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013¹ noteiktās prasības. To darot, dalībvalstīm būtu jācenšas nodrošināt, ka šajā regulā noteiktās prasības attiecībā uz uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu *TEN-T* tīklā tiek īstenotas visaptveroši, lai izvairītos no balasta aktīviem, un tā, lai nodrošinātu Regulas (ES) Nr. 1315/2013 un šīs regulas koordinētu īstenošanu.
- (22) Patlaban tiek izstrādāti jauni uzlādes infrastruktūras standarti lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem. Tādēļ Komisijai būtu jāapsver iespēja palielināt uzlādes staciju individuālo izejas jaudu uzlādes parkos, tiklīdz būs pieejamas jaunās kopējās tehniskās specifikācijas.

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

- (23) Uzlādes infrastruktūra *TEN-T* tīklā būtu jāpapildina ar publiski pieejamu ātrās uzlādes infrastruktūru pilsētu mezglos. Minētā infrastruktūra ir īpaši vajadzīga, lai nodrošinātu piegādes kravas automobiļu uzlādes iespējas un tālsatiksmes kravas automobiļu uzlādi galamērķī. Savukārt uz mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem pilsētu teritorijās attiecas valsts mērķrādītājs, kas balstās uz autoparka apmēru. Lai īpaši atbalstītu tālsatiksmes sektora elektrifikāciju, lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem vajadzētu būt iespējai papildus *TEN-T* tīkla un pilsētu mezglu ātrās uzlādes punktiem izmantot visā galvenajā transporta tīklā publiski pieejamu infrastruktūru uzlādei naktī.
- (24) Lai izvairītos no investīcijām, kas būtu nesamērīgas ar satiksmes apjomu dažos *TEN-T* tīkla ceļos, un gadījumos, kad uzlādes infrastruktūras izvietojumu nevar pamatot sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu ziņā, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai paredzēt, ka viens publiski pieejams uzlādes parks apkalpo abus braukšanas virzienus, ar noteikumu, ka ir izpildītas pārējās vienam braukšanas virzienam piemērojamās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes parka kopējo izejas jaudu un uzlādes punktu skaitu uzlādes parkos. Dalībvalstīm arī vajadzētu būt iespējai samazināt kopējo izejas jaudu uzlādes parkos, kas paredzēti mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem vai lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un atrodas *TEN-T* ceļu tīklā, pa kuriem nepārvietojas daudz mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu vai lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu. Šajā pašā nolūkā gadījumos, kad *TEN-T* pamattīkla ceļi ir ar ļoti zemu satiksmes intensitāti, dalībvalstīm arī vajadzētu būt iespējai atļaut lielāku maksimālo attālumu starp publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti mazas noslodzes vai lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem.

- (25) Tā kā Kipra atrodas uz salas, tai ir raksturīgs zemes savienojumu trūkums ar citām dalībvalstīm un kontinentālo daļu un ierobežots *TEN-T* ceļu tīkla apjoms, tāpēc lielas noslodzes tālsatiksmes kustība šajā dalībvalstī ir ierobežota. Turklāt, ņemot vērā lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu nelielo ikdienas nobraukumu minētajā dalībvalstī, to uzlādes vajadzības galvenokārt apmierinās nakts uzlādes punkti privātās vietās, piemēram, noliktavās. Tāpēc Kiprai būtu nesamērīgs un nevajadzīgs pienākums pildīt šajā regulā noteiktās prasības par lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes parku minimālo pārklājumu tās teritorijā attiecībā uz šādu *TEN-T* tīklā izvietoto uzlādes parku kopējās izejas jaudas līmeni un maksimālo attālumu starp minētajiem uzlādes parkiem. Līdz ar to Kiprai vajadzētu būt iespējai iesniegt Komisijai pamatotu pieprasījumu saņemt atļauju šajā sakarā piemērot zemākas prasības, ar noteikumu, ka minētās zemākās prasības nekavēs lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu kustību minētajā dalībvalstī.

- (26) Elektrotransportlīdzekļu īpašniekiem plaši būtu jāizmanto uzlādes punkti savā īpašumā vai dzīvojamo un nedzīvojamo ēku koplietošanas autostāvvietās. Lai gan kabeļkanālu infrastruktūras un uzlādes punktu ieviešanu šādās ēkās reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/31/ES¹, ir svarīgi, lai dalībvalstis, plānojot publiski pieejamu uzlādes punktu ieviešanu, ņemtu vērā šādas privātās infrastruktūras pieejamību.
- (27) Lai nodrošinātu uzlādi naktī un galamērķī, lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūras ieviešana ir vienlīdz svarīga privātās vietās, kas plašai sabiedrībai nav pieejamas, piemēram, privātās noliktavās un loģistikas centros. Publiskā sektora iestādēm saistībā ar pārskatīto valstu politikas regulējumu ieviešanu būtu jāapsver pasākumi, kas nodrošinātu, ka ir paredzēta atbilstoša infrastruktūra lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādei naktī un galamērķī.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/31/ES (2010. gada 19. maijs) par ēku energoefektivitāti (OV L 153, 18.6.2010., 13. lpp.).

- (28) Saskaņā ar Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumā “Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni” minētajiem principiem iespēja izstrādāt progresīvus digitālos pakalpojumus, arī līgumiska maksājuma risinājumus, un ar digitāliem līdzekļiem nodrošināt pārredzamu informāciju lietotājiem ir atkarīga no tādu digitāli savienotu viedās uzlādes punktu ieviešanas, kas ļauj izveidot digitāli savienotu un sadarbīgu infrastruktūru. Šādiem viedās uzlādes punktiem būtu jāietver tādu fizisku īpašību un tehnisko specifikāciju kopums (aparātūra un programmatūra), kas vajadzīgas, lai reāllaikā nosūtītu un saņemtu datus un nodrošinātu informācijas plūsmu starp tirgus dalībniekiem, kam minētie dati vajadzīgi nolūkā sniegt uzlādes pakalpojumus, tostarp uzlādes punkta operatori, mobilitātes pakalpojumu sniedzēji, e-viesabonēšanas platformas, sadales sistēmu operatori un, visbeidzot, galapatērētāji.

- (29) Viedās uzskaites sistēmas, kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2019/944¹, ļauj sagatavot reāllaika datus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu elektrotīkla stabilitāti un mudinātu uzlādes pakalpojumus izmantot racionāli. Nodrošinot enerģijas uzskaiti reāllaikā un precīzu un pārredzamu informāciju par izmaksām, viedās uzskaites sistēmas apvienojumā ar viedās uzlādes punktiem mudina uzlādi veikt laikā, kad vispārējais pieprasījums pēc elektroenerģijas ir mazs un enerģijas cenas ir zemas. Viedās uzskaites sistēmu izmantošana apvienojumā ar viedās uzlādes punktiem var optimizēt uzlādi, sniedzot labumu elektroenerģijas sistēmai un galalietotājam. Dalībvalstīm būtu jāveicina viedās uzskaites sistēmu izmantošana elektrotransportlīdzekļu uzlādei publiski pieejamās uzlādes stacijās, ja tas ir tehniski iespējams un ekonomiski pamatots, un būtu jānodrošina, ka minētās sistēmas atbilst Direktīvas (ES) 2019/944 20. pantā noteiktajām prasībām.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/944 (2019. gada 5. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES (OV L 158, 14.6.2019., 125. lpp.).

- (30) Tā kā aizvien palielinās elektrotransportlīdzekļu skaits autotransporta, dzelzceļa, jūras un citos transporta veidos, uzlādes operācijas ir jāoptimizē un jāpārvalda tā, lai neradītu sastrēgumus un pilnībā izmantotu atjaunīgās elektroenerģijas pieejamību un zemās elektrības cenas sistēmā. Jo īpaši viedā uzlāde var vēl vairāk veicināt elektrotransportlīdzekļu integrāciju elektroenerģijas sistēmā, jo tā nodrošina pieprasījuma reakciju ar agregēšanas starpniecību. Sistēmas integrāciju var vēl vairāk veicināt, izmantojot divvirzienu uzlādi (transportlīdzeklis–tīkls), savukārt viedā un divvirzienu uzlāde var arī samazināt uzlādes izmaksas patērētājam. Tāpēc visiem uzlādes punktiem, kuri uzbūvēti vai renovēti pēc ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena] būtu jāatbalsta viedā uzlāde. Turklāt, lai nodrošinātu sadarbību, būtu jāpieņem komunikācijas standarti, kas atbalsta viedo un divvirzienu uzlādi.

- (31) Elektrotransportlīdzekļu tīkla un ārpustīkla infrastruktūras attīstībai, tās mijiedarbībai ar elektroenerģijas sistēmu un dažādiem elektromobilitātes tirgus dalībniekiem piešķirtajām tiesībām un pienākumiem ir jāatbilst principiem, kas noteikti Direktīvā (ES) 2019/944. Šajā ziņā sadales sistēmu operatoriem nediskriminējošā veidā būtu jāsadarbojas ar ikvienu personu, kas izveido vai apkalpo publiski pieejamus uzlādes punktus. Savienības elektroenerģijas piegādātāju piekļuve uzlādes punktiem būtu jānodrošina, neskarot atkāpes, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2019/944 66. pantā.
- (32) Elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu izveide un ekspluatācija būtu jāattīsta kā konkurētspējīgs tirgus, kurā brīvi var iesaistīties visas personas, kas ieinteresētas paplašināt vai apkalpot uzlādes infrastruktūru. Ņemot vērā ierobežotās alternatīvās atrašanās vietas elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem uz automaģistrālēm, esošās automaģistrāļu koncesijas, piemēram, attiecībā uz parastajām uzpildes stacijām vai atpūtas zonām, rada īpašas bažas, jo tām var būt ļoti ilgs darbības periods un dažkārt pat nebūt konkrēta darbības beigu datuma. Lai nepieļautu zaļo zonu izmantošanu šim mērķim, kā arī ierobežotu ieviešanas izmaksas un ļautu ienākt jauniem tirgus dalībniekiem, ciktāl iespējams un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/23/ES¹ dalībvalstīm būtu jācenšas konkursa kārtībā piešķirt jaunas koncesijas īpaši attiecībā uz uzlādes stacijām esošajās automaģistrāļu atpūtas zonās vai blakus tām.

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

- (33) Lai nodrošinātu netraucētu un vieglu uzlādi un uzpildi, būtiska ir cenu pārredzamība. Alternatīvas degvielas transportlīdzekļu lietotājiem pirms uzlādes vai uzpildes sesijas sākšanas būtu jāsaņem precīza informācija par cenu. Cena būtu jāpaziņo skaidri strukturētā veidā, lai galalietotāji varētu identificēt dažādos izmaksu komponentus, ko operators noteicis, aprēķinot uzlādes vai uzpildes sesijas cenu, un prognozēt kopējās izmaksas. Būtu arī jāļauj uzlādes staciju operatoram iekasēt papildu maksas, lai cita starpā nepieļautu uzlādes punkta bloķēšanu tā, ka to nevar izmantot citi lietotāji, ja šīs maksas ir skaidri norādītas un paziņotas pirms uzlādes sesijas sākuma. Ja cena, ko *ad hoc* viedā iekasē par uzlādi, ir norādīta īpašā tīmekļa vietnē, tā būtu skaidri jānorāda tajā pašā tīmekļa vietnē, ko izmanto, lai samaksātu par sesiju. Prasību noteikšana operatoriem un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem sniegtu garantijas un paredzamību patērētājiem un tādējādi palīdzētu nodrošināt uzticēšanos elektromobilitātes ieviešanas sākumposmā. Tas arī veicinātu baterijas elektrotransportlīdzekļu un ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu ātru ieviešanu, kas ir būtiski, lai sasniegtu Savienības vērienīgākos klimata mērķus un prioritātes, kas noteiktas Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumā “Eiropas zaļais kurss”. Cenām jābūt saprātīgām, un tām nevajadzētu pārsniegt radušās izmaksas, kam pieskaitīts samērīgs uzcenojums. Minētās cenu prasības neskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/6/EK¹ noteikt piemērojamo vienības cenu elektroenerģijai, ko iegūst no uzlādes stacijas.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/6/EK (1998. gada 16. februāris) par patērētāju aizsardzību, norādot patērētājiem piedāvāto produktu cenas (OV L 80, 18.3.1998., 27. lpp.).

- (34) Laika gaitā rodas jauni pakalpojumi elektrotransportlīdzekļu izmantošanas atbalstam. Šādu jaunu pakalpojumu attīstībā nozīmīga loma ir bijusi dalībvalstu sniegtajiem stimuliem un pieņemtajiem saistošajiem pasākumiem, piemēram, obligātai viesabonēšanas funkcijai konkrētos uzlādes punktos. Struktūrām, kas piedāvā šos jaunus pakalpojumus, piemēram, mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem, vajadzētu būt iespējai darboties saskaņā ar taisnīgiem tirgus nosacījumiem. Konkrēti, uzlādes punktu operatoriem nevajadzētu piešķirt nepamatoti preferenciālu režīmu dažiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, izmantojot nepamatotu cenu diferencēšanu, kas var kavēt konkurenci un galu galā novest pie augstākām cenām patērētājiem. Lai nodrošinātu pāreju uz šiem jaunajiem pakalpojumiem un to, ka šādu transportlīdzekļu lietotāji var viegli un netraucēti izmantot uzlādes infrastruktūru visā Savienībā, dalībvalstīm būtu jāuzrauga uzlādes tirgus attīstība. Pārskatot šo regulu, Komisijai būtu jārīkojas, ja tiek konstatētas tādas tirgus norises kā ierobežoti pakalpojumi galalietotājiem, pakalpojumi, kas maldina patērētājus vai apdraud cenu pārredzamību, vai uzņēmējdarbības prakse, kas var ierobežot konkurenci.

- (35) Ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu īpatsvars tirgū pašlaik ir ļoti zems. Tomēr ir būtiski ieviest pietiekamu ūdeņraža uzpildes infrastruktūru, lai būtu iespējama ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu plaša mēroga izmantošana, kā paredzēts Komisijas 2020. gada 8. jūlija paziņojumā “Ūdeņraža stratēģija klimatneitrālai Eiropai”. Pašlaik ūdeņraža uzpildes punkti ir ieviesti tikai dažās dalībvalstīs un lielākoties nav piemēroti lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Līdz ar to ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem nav iespēju pārvietoties visā Savienībā. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu obligātajiem ieviešanas mērķrādītājiem būtu *TEN-T* pamattīklā jānodrošina pietiekami blīvs ūdeņraža uzpildes punktu tīkls, lai ar ūdeņradi darbināmi mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļi varētu netraucēti pārvietoties visā Savienībā. Lai *TEN-T* tīklā ieviestu ūdeņraža uzpildes infrastruktūru, visām *TEN-T* ceļu tīklā ieviešamajām ūdeņraža uzpildes stacijām būtu jāatrodas *TEN-T* ceļu tīklā vai līdz 10 km brauciena attālumā no tuvākās *TEN-T* ceļa izejas.

- (36) Visos publiski pieejamos uzlādes un uzpildes punktos alternatīvas degvielas transportlīdzekļu lietotājiem vajadzētu būt iespējai veikt *ad hoc* uzlādi vai *ad hoc* uzpildi un viegli un ērti maksāt, neslēdzot līgumu ar uzlādes vai uzpildes punkta operatoru vai mobilitātes pakalpojumu sniedzēju. Tāpēc attiecībā uz *ad hoc* uzlādi vai *ad hoc* uzpildi visiem publiski pieejamajiem uzlādes un uzpildes punktiem būtu jāpieņem maksājumu instrumenti, ko plaši izmanto Savienībā, un jo īpaši elektroniskie maksājumi, izmantojot termināļus un ierīces, ko izmanto maksājumu pakalpojumiem. Būtu jāatliek minēto prasību piemērošana infrastruktūrai, kas ieviesta pirms šīs regulas piemērošanas sākuma dienas. Minētajai *ad hoc* maksājumu metodei vienmēr vajadzētu būt pieejamai patērētājiem, pat gadījumā, ja uzlādes vai uzpildes punktā tiek piedāvāti līgumiski maksājumi.
- (37) Neatkarīgi no transportlīdzekļa zīmola galalietotājiem vajadzētu būt iespējai lietotājam draudzīgā un nediskriminējošā veidā piekļūt publiski pieejamām uzlādes stacijām un tās izmantot.

- (38) Transporta infrastruktūrai būtu jānodrošina netraucēta mobilitāte un piekļūstamība visiem lietotājiem, tostarp arī gados vecākiem cilvēkiem, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām ar invaliditāti. Principā visu uzlādes un uzpildes staciju atrašanās vietas, kā arī pašas uzlādes un uzpildes stacijas būtu jāprojektē tā, lai tās būtu piekļūstamas un lietotājdraudzīgas pēc iespējas plašākai sabiedrībai, īpaši vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām ar invaliditāti. Tas attiecas, piemēram, uz pietiekamas vietas nodrošināšanu ap autostāvvietu, nodrošinot, ka uzlādes stacija nav uzstādīta uz ietves apmales, ka uzlādes stacijas pogas vai ekrāns ir atbilstošā augstumā un ka uzlādes un uzpildes kabeļu svars ir tik mazs, ka ar tiem var rīkoties arī personas, kas nav spēcīgas. Turklāt vajadzētu būt pieejamai attiecīgo uzlādes staciju lietotāja saskarnei. Šajā ziņā uzlādes un uzpildes infrastruktūrai būtu jāpiemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/882¹ noteiktās piekļūstamības prasības.
- (39) Lietotāju drošību un drošumu, jo īpaši neuzraudzītās uzlādes stacijās, varētu nodrošināt, aprīkojot uzlādes stacijas ar avārijas pogām, izvietojot neatliekamās palīdzības dienestu kontaktinformāciju, nodrošinot pienācīgu apgaismojumu vai veicot jebkādos citus piemērotus pasākumus.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/882 (2019. gada 17. aprīlis) par produktu un pakalpojumu piekļūstamības prasībām (OV L 151, 7.6.2019., 70. lpp.).

- (40) Vajadzētu būt iespējai ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus uzpildīt galamērķī vai tā tuvumā, kas parasti atrodas pilsētas teritorijā. Lai nodrošinātu, ka publiski pieejama uzpilde galamērķī ir iespējama vismaz galvenajās pilsētu teritorijās, šādas ūdeņraža uzpildes stacijas būtu jānodrošina visos pilsētu mezglos, kā definēts Regulā (ES) Nr. 1315/2013. Pilsētu mezglos publiskā sektora iestādēm būtu jāapsver iespēja ūdeņraža uzpildes stacijas izvietot multimodālos mezglos, jo tie ir ne tikai tipisks galamērķis lielas noslodzes transportlīdzekļiem, bet arī varētu nodrošināt ūdeņraža uzpildi citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļa transportam un iekšējo ūdensceļu transportam. Vajadzētu būt iespējai izpildīt *TEN-T* prasību, ja ir viena publiski pieejama ūdeņraža uzpildes stacija, kas atrodas pilsētas mezglā, ar noteikumu, ka ir sasniegts jaudas mērķrādītājs.
- (41) Šajā tirgū ieviešanas sākumposmā joprojām ir zināma nenoteiktība par to, kāda veida transportlīdzekļi ienāks tirgū un kāda veida tehnoloģijas tiks plaši izmantotas. Ūdeņraža stratēģijā klimatneitrālai Eiropai lielas noslodzes transportlīdzekļu segments noteikts kā visiespējamākais segments ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu agrīnai masveida ieviešanai. Tāpēc ūdeņraža uzpildes infrastruktūrai vispirms būtu jākoncentrējas uz šo segmentu, vienlaikus ļaujot arī mazas noslodzes transportlīdzekļiem veikt uzpildi publiski pieejamās ūdeņraža uzpildes stacijās. Lai nodrošinātu sadarbību, visām publiski pieejamām ūdeņraža stacijām vajadzētu būt aprīkotām ar vismaz 700 bāru gāzveida ūdeņraža uzpildes iekārtām. Izvērsot infrastruktūru, būtu jāņem vērā arī jaunu tehnoloģiju, piemēram, šķidrā ūdeņraža tehnoloģiju, parādīšanās, kas lielas noslodzes transportlīdzekļiem nodrošina iespēju veikt lielākus attālumus, un ir gaidāms, ka būs dažu transportlīdzekļu ražotāju par labāko atzītā tehnoloģija.

- (42) Jaunu tehnoloģiju izstrādē būs nepieciešama koordinācija starp visām ieinteresētajām personām. Piemēram, būtu jāizmanto tādas iniciatīvas kā ar Padomes Regulu (ES) 2021/2085¹ izveidotais kopuzņēmums “Tīrs ūdeņradis”, lai sekmētu un piesaistītu privāto finansējumu un tādējādi sasniegtu šajā regulā noteiktos attiecīgos mērķrādītājus.
- (43) Savienībā ir izveidota virkne sašķidrināta metāna uzpildes punktu, kas jau būtiski atvieglo ar sašķidrinātu metānu darbināmu lielas noslodzes transportlīdzekļu kustību. *TEN-T* pamattīklam arī turpmāk vajadzētu būt sašķidrināta metāna infrastruktūras ieviešanas pamatam, jo tas aptver galvenās satiksmes plūsmas un nodrošina pārrobežu savienojamību visā Savienībā. Direktīvā 2014/94/ES tika ieteikts šādus uzpildes punktus *TEN-T* pamattīklā izvietot ik pēc 400 km. Tomēr tīklā ir neliels skaits nepilnību, kas ir kavējis šā mērķrādītāja sasniegšanu. Dalībvalstīm līdz 2025. gadam būtu jāsasniedz minētais mērķrādītājs un jānovērš atlikušās nepilnības, un pēc tam mērķrādītāju vairs nevajadzētu piemērot.
- (44) Šajā regulā termins “sašķidrināts metāns” būtu jāsaprot kā “*LNG*, sašķidrināta biogāze vai sintētisks sašķidrināts metāns, tostarp šo degvielu maisījumi”. Definētā termina “sašķidrināts metāns” izmantošana nemaina citos Savienības tiesību aktos definēto atsevišķo degvielu (*LNG*, sašķidrinātas biogāzes vai sintētiska sašķidrināta metāna) definīciju vai sastāvu.

¹ Padomes Regula (ES) 2021/2085 (2021. gada 19. novembris), ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā “Apvārsnis Eiropa” un atceļ Regulas (EK) Nr. 219/2007, (ES) Nr. 557/2014, (ES) Nr. 558/2014, (ES) Nr. 559/2014, (ES) Nr. 560/2014, (ES) Nr. 561/2014 un (ES) Nr. 642/2014 (OV L 427, 30.11.2021., 17. lpp.).

- (45) Krasta elektroenerģijas iekārtas — stacionāras vai pārvietojamas — var nodrošināt jūras transporta un iekšējo ūdensceļu navigācijai tīru elektroapgādi un palīdzēt samazināt jūras kuģu un iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu ietekmi uz vidi, klimatu un veselību, jo īpaši attiecībā uz gaisa kvalitāti ostu tuvumā esošajās pilsētu teritorijās. Saskaņā ar Regulu (ES) 2023/...⁺ jūras konteinerkuģu un jūras pasažieru kuģu operatoriem ir jāsamazina emisijas, kamēr kuģi ir pietauvoti piestātnē. Obligātajiem ieviešanas mērķrādītājiem būtu jānodrošina, ka nozare rod iespējas nodrošināt pietiekamu krasta elektroapgādi piestātnē pietauvotiem kuģiem *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla jūras ostās, lai izpildītu minētās prasības. Tāpēc ir svarīgi noteikt skaidrus mērķrādītājus attiecībā uz krasta elektroenerģijas infrastruktūras ieviešanu *TEN-T* ostās. Tā kā dalībvalstīm ir atšķirīgi ostu pārvaldības modeļi, tad, lai sasniegtu minētos mērķrādītājus, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai lemt par to, kā vislabāk šo infrastruktūru ieviest savās ostās un dažādajos termināļos saskaņā ar to vajadzībām. Ir svarīgi, lai ostās un attiecīgā gadījumā starp termināļiem tiktu ieviesta infrastruktūra, kurā ieguldījumu maksimālā atdeve un izmantojuma rādītājs rada vislielākos ieguvumus videi siltumnīcefekta gāzu emisiju un gaisa piesārņojuma samazināšanas ziņā.

⁺ OV: lūgums tekstā ievietot dokumentā PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) ietvertās regulas numuru.

- (46) Lai plānotu, attīstītu un ieviestu krasta elektroapgādi jūras kuģiem, ir vajadzīga koordinēta pieeja piedāvājuma un pieprasījuma saskaņošanā. Tāpēc visām publiskā un privātā sektora ieinteresētajām personām gan kuģa pusē, gan ostas pusē, kā arī visiem citiem attiecīgajiem tirgus dalībniekiem būtu jākoordinē sava rīcība, lai nodrošinātu netraucētu ikdienas darbību.
- (47) Ir svarīgi izvairīties no balasta aktīviem un nodrošināt, ka šodien veiktās publiskās un privātās investīcijas atbilst nākotnes prasībām un veicina pāreju uz klimatneitralitāti, kā izklāstīts Eiropas zaļajā kursā. Krasta elektroenerģijas piegāde jūras ostās ir jāskata kopā ar pašreizējo un turpmāko līdzvērtīgu alternatīvu tehnoloģiju — siltumnīcefekta gāzu nulles emisiju un nulles piesārņojuma tehnoloģiju — ieviešanu, jo īpaši attiecībā uz tādām tehnoloģijām, kas nodrošina emisiju un piesārņojuma samazinājumu gan pietātnēs, gan kuģošanas laikā.
- (48) Jūras konteinerkuģiem un jūras pasažieru kuģiem, proti, tām kuģu kategorijām, kuras rada vislielāko emisiju daudzumu uz vienu pietātnē pietauvotu kuģi, krasta elektroapgāde būtu jānodrošina prioritārā kārtā. Lai ņemtu vērā dažādu pietātnē pietauvotu jūras pasažieru kuģu pieprasītās jaudas raksturlielumus, kā arī ostas darbības parametrus, ir jānošķir prasības jūras pasažieru kuģiem attiecībā uz Ro-Ro pasažieru kuģiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, no vienas puses, un citiem jūras pasažieru kuģiem, no otras puses.

- (49) Obligātajos mērķrādītājos būtu jāņem vērā apkalpoto peldlīdzekļu veidi un jūras ostu satiksmes intensitāte. Lai izvairītos no nepietiekama noslogojuma jaudas uzstādīšanas, uz jūras ostām ar zemu satiksmes intensitāti dažās kuģu kategorijās, kas pamatojas uz ikgadējo vidējo ostā piestājušu kuģu skaitu, nebūtu jāattiecina obligātie mērķrādītāji attiecīgajām kuģu kategorijām. Tāpat obligātajiem mērķrādītājiem nevajadzētu būt vēršiem uz maksimālā pieprasījuma sasniegšanu, bet gan uz pietiekami lielu apjomu, kas ļauj izvairīties no nepietiekama noslogojuma jaudas un ņem vērā ostas darbības parametrus.
- (50) Nosakot ostā piestājušo kuģu skaitu, nebūtu jāņem vērā īslaicīgi ostā piestājuši kuģi, tādi ostā piestājuši kuģi, kas izmanto bezemisiju tehnoloģijas, neplānota piestāšana ostā drošības vai dzīvību glābšanas jūrā nolūkos, piestāšana ostā izņēmuma apstākļos, kas prasa enerģijas ražošanu uz kuģa, vai piestāšana ostā ārkārtas situācijās, kuras rada tūlītēju apdraudējumu dzīvībai, kuģim vai videi, vai piestāšana ostā citu nepārvaramas varas apstākļu dēļ.
- (51) Jūras transports ir svarīgs faktors attiecībā uz Savienības salu un tālāko reģionu, kā arī Seūtas un Meliljas kohēziju un ekonomisko attīstību. Elektroenerģijas ražošanas jauda šajās salās, reģionos un teritorijās ne vienmēr var būt pietiekama, lai apmierinātu pieprasīto jaudu, kas vajadzīga krasta elektroapgādes nodrošināšanai. Šādā gadījumā minētās salas, reģioni un teritorijas būtu jāatbrīvo no prasības nodrošināt krasta elektropadevi, ja vien un līdz šāds elektrosavienojums attiecīgi ar kontinentālo daļu vai ar kaimiņvalstīm nav pabeigts vai arī ir pieejama pietiekama uz vietas saražota jauda no nefosiliem enerģijas avotiem.

- (52) Līdz 2025. gadam *TEN-T* pamattīkla jūras ostās vajadzētu būt pieejamam pienācīgam skaitam sašķidrināta metāna uzpildes punktu. Minētā infrastruktūra būtu jāievieš, balstoties uz tirgus pieprasījumu. Sašķidrināta metāna uzpildes punkti ietver sašķidrināta metāna termināļus, cisternas, cisternu piekabeš, cisternu kravas automobiļus, pārvietojamus konteinerus, bunkurētājus un liellaivas.
- (53) Iekārtas, kas nodrošina krasta elektroapgādi, būtu jāievieš arī *TEN-T* tīkla iekšējo ūdensceļu ostās.
- (54) Attiecībā uz lidostās stāvošiem gaisa kuģiem dzinēja izmantošana būtu jāaizstāj ar ārējo elektroapgādi. Tam būtu jāsamazina piesārņojošo vielu un trokšņa emisijas, jāuzlabo gaisa kvalitāte un jāsamazina gaisa kuģa ietekme uz klimata pārmaiņām. Tāpēc visiem komerciālajos pārvadājumos iesaistītajiem gaisa kuģiem būtu jānodrošina ārējā elektroapgāde, kamēr gaisa kuģi ir novietoti gaisa kuģu kontaktstāvvietās vai gaisa kuģu attālinātās stāvvietās *TEN-T* tīkla lidostās. Gaisa kuģu ārējā elektroapgāde gan gaisa kuģu kontaktstāvvietās, gan gaisa kuģu attālinātās stāvvietās būtu jānodrošina ar fiksētiem vai pārvietojamiem zemes strāvas avotiem. Lai gan gaisa kuģiem vajadzētu būt iespējai izmantot ārējo elektroapgādi visās gaisa kuģu kontaktstāvvietās un gaisa kuģu attālinātās stāvvietās, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, katra stāvvietā nav jāaprīko ar stacionāru vai pārvietojamu zemes elektroiekārtu, jo viens stacionārs vai mobils zemes strāvas avots var apkalpot vairākas stāvvietas un tikt izvietots, lai nodrošinātu darbības vajadzības.

- (55) Nodrošinot, ka stacionētiem gaisa kuģiem lidostās tiek nodrošināta piekļuve elektroapgādei, dalībvalstīm attiecīgā gadījumā būtu jāveicina lidostas vadības dienesta sadarbība ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējiem, kā arī, ja tas ir būtiski, ar pašpakalpojumus veicošiem lidostas lietotājiem. Dalībvalstīm tas jo īpaši būtu jādara ar Lidostas lietotāju komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/67/EK¹.
- (56) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atbrīvot *TEN-T* tīkla lidostas, kurās pēdējo trīs gadu laikā ir veikts mazāk nekā 10 000 komerciālo lidojumu gadā, no elektroapgādes pienākuma stacionētiem gaisa kuģiem visās attālinātās stāvvietās. Ņemot vērā attiecīgo lidojumu skaitu, investīciju un uzturēšanas izmaksas, kas rodas, lai nodrošinātu gaisa kuģu attālinātās stāvvietas ar elektroenerģiju minētajās *TEN-T* tīkla lidostās, varētu nebūt samērīgas ar ieguvumiem vides jomā, jo īpaši salīdzinājumā ar efektīvākām investīcijām lidostu CO₂ emisiju novēršanā.

¹ Padomes Direktīva 96/67/EK (1996. gada 15. oktobris) par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36. lpp.).

- (57) Saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES dalībvalstis ir izveidojušas valstu politikas regulējumus, kuros ir izklāstīti to mērķi un plāni nodrošināt minēto mērķu sasniegšanu. Gan valstu politikas regulējumu novērtējumā, gan Direktīvas 2014/94/ES izvērtējumā ir uzsvērtā vajadzība pēc vērienīgākām iecerēm un labāk saskaņotas pieejas dalībvalstīs, ņemot vērā alternatīvas degvielas transportlīdzekļu, arī elektrotransportlīdzekļu, gaidāmo skaita pieaugumu. Turklāt, lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa ieceres un Savienības klimata mērķus, visiem transporta veidiem būs nepieciešamas alternatīvas fosilajai degvielai. Spēkā esošie valstu politikas regulējumi būtu jāpārskata, lai skaidri aprakstītu, kā dalībvalstis apmierinās daudz lielāko vajadzību pēc publiski pieejamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras, kā pausts obligātajos mērķrādītājos. Pārskatītie valstu politikas regulējumi varētu attiekties arī uz transporta veidiem, kuriem nav noteikti obligāti ieviešanas mērķrādītāji. Dalībvalstīm būtu regulāri jāziņo par panākto progresu minēto pārskatīto valsts politikas regulējumu īstenošanā.

- (58) Turklāt dalībvalstīm būtu regulāri jānovērtē, kā uzlādes punktu ieviešana un ekspluatācija varētu sekmēt to, ka elektrotransportlīdzekļi vēl vairāk veicina energosistēmas elastību un atjaunīgās elektroenerģijas turpmāku absorbciju. Minētajā novērtējumā būtu jānosaka atbilstīgi pasākumi, kas jāīsteno, lai nodrošinātu infrastruktūras plānošanas saskaņotību ar attiecīgo tīkla plānošanu nolūkā izpildīt šajā regulā noteiktās prasības. Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/943¹ un Direktīvu (ES) 2019/944, dalībvalstīm būtu jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka elektrotīkls atbilst šajā regulā paredzētajās uzlādes infrastruktūras jaudas pieprasījumam. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāmodernizē un jāuztur elektrotīkls tā, lai tas spētu apmierināt transporta nozares pašreizējo un turpmāko pieprasījumu pēc elektroenerģijas.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/943 (2019. gada 5. jūnijs) par elektroenerģijas iekšējo tirgu (OV L 158, 14.6.2019., 54. lpp.).

- (59) Ciešā sadarbībā ar reģionālajām un vietējām iestādēm un attiecīgās nozares pārstāvjiem, vienlaikus ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu vajadzības, pārskatītajos valstu politikas regulējumos būtu jāietver atbalsta pasākumi alternatīvo degvielu tirgus attīstībai, tostarp vajadzīgās alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai. Turklāt pārskatītajos valstu politikas regulējumos būtu jāapraksta vispārējais valsts regulējums šādas infrastruktūras plānošanai, atļauju piešķiršanai un iepirkumam, arī apzinātie šķēršļi un darbības, kas tiks veiktas to novēršanai, lai laiks starp infrastruktūras ieviešanu un izmantošanu būtu samērīgs un lai varētu panākt ātrāku infrastruktūras izvēršanu. Pārskatot valstu politikas regulējumus, ir svarīgi ievērot vispārējos principus par tehnoloģisko neitralitāti un energoefektivitāti pirmajā vietā. Dalībvalstīm būtu jāuzskaita visi pieņemtie vai plānotie pasākumi.
- (60) Komisijai būtu jāatvieglo dalībvalstu pārskatīto valstu politikas regulējumu izstrāde un īstenošana, veicot informācijas un paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm. Katrai dalībvalstij arī vajadzētu būt iespējai iecelt valsts koordinatoru alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanā, kura uzdevums būtu pārraudzīt valsts politikas regulējuma koordināciju un īstenošanu valsts mērogā.

- (61) Lai veicinātu alternatīvo degvielu izmantošanu un attīstītu attiecīgo infrastruktūru, valstu politikas regulējumos būtu jāsniedz pārskats par pašreizējo stāvokli, perspektīvām un plānotajām iniciatīvām detalizētas stratēģijas alternatīvo degvielu veicināšanai grūti dekarbonizējamās nozarēs, piemēram, aviācijā, jūras transportā, iekšējo ūdensceļu navigācijā, kā arī dzelzceļa transportā dzelzceļa posmos, kurus nevar elektrificēt. Konkrēti, dalībvalstīm ciešā sadarbībā ar attiecīgajām dalībvalstīm būtu jāsniedz pārskats par pašreizējo stāvokli, perspektīvām un plānotajām iniciatīvām iekšējo ūdensceļu navigācijā dekarbonizācijai visā *TEN-T* tīklā. Ilgtermiņa dekarbonizācijas stratēģijas varētu izstrādāt arī *TEN-T* tīkla ostām un *TEN-T* tīkla lidostām, īpašu uzmanību pievēršot infrastruktūras ieviešanai attiecībā uz mazemisiju un bezemisiju peldlīdzekļiem un gaisa kuģiem, kā arī dzelzceļa līnijām, kas netiks elektrificētas. Pamatojoties uz minētajām stratēģijām un ņemot vērā datus par valstu tirgu un satiksmes īpatsvaru, kā arī tirgus prognozes, Komisijai būtu jāpārskata šī regula, lai šīm nozarēm noteiktu papildu obligātos mērķrādītājus.
- (62) Alternatīvo degvielu tehnoloģiju izstrāde ir svarīga arī dzelzceļiem, kur kāda dzelzceļa posma tieša elektrifikācija varētu nebūt iespējama tādu iemeslu dēļ kā pakalpojuma nepietiekama rentabilitāte. Ir pieejamas dažādas tehnoloģijas, ar kurām dzelzceļa nozare var nomainīt dīzeļvilcienus, tostarp tieša elektrifikācija, ar bateriju darbināmi vilcieni un ūdeņraža izmantošana. Lai minētās tehnoloģijas varētu attīstīt, dalībvalstīs būtu jāievieš piemērota uzlādes un uzpildes infrastruktūra.

- (63) Dalībvalstīm ciešā sadarbībā ar privātā sektora dalībniekiem, kuriem būtu jāuzņemas galvenā loma alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības atbalstīšanā, būtu jāizmanto plašs regulatīvo un neregulatīvo stimulu un pasākumu klāsts, lai sasniegtu obligātos mērķus un īstenotu valstu politikas regulējumus.
- (64) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/33/EK¹ valsts publiskā iepirkuma minimālās daļas ir jārezervē tīriem un bezemisiju autobusiem, turklāt tīrajiem autobusiem jāizmanto alternatīvās degvielas, kas definētas šajā regulā. Tā kā arvien vairāk sabiedriskā transporta iestāžu un operatoru pāriet uz tīriem un bezemisiju autobusiem, lai sasniegtu minētos obligātos mērķrādītājus, dalībvalstīm savos valstu politikas regulējumos kā būtisks elements būtu jāiekļauj nepieciešamās autobusu uzlādes un uzpildes infrastruktūras mērķorientēta veicināšana un attīstīšana. Ir arī svarīgi, lai dalībvalstis izveido un uztur piemērotus instrumentus, kas veicina autobusu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu arī uzņēmumu autoparkiem, īpaši attiecībā uz tīriem un bezemisiju autobusiem vietējā līmenī.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par tīru autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mazemisiju mobilitātes atbalstam (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

- (65) Ņemot vērā motorizēto transportlīdzekļu degvielu veidu arvien lielāko daudzveidību un iedzīvotāju arvien lielāko mobilitāti pa autoceļiem visā Savienībā, ir jāsniedz skaidra un viegli saprotama informācija patērētājiem par degvielu pieejamību uzpildes stacijās un par viņu transportlīdzekļu saderību ar dažādām degvielām vai uzlādes punktiem Savienības tirgū.
- (66) Vienkārša un viegli salīdzināma informācija par dažādu degvielu cenām varētu būt svarīga, lai patērētāji labāk varētu izvērtēt tirgū pieejamo atsevišķo degvielu relatīvās izmaksas. Tāpēc informācijas nolūkā visās attiecīgajās uzpildes stacijās būtu jāparāda konkrētu alternatīvo degvielu un tradicionālo degvielu vienības cenu salīdzinājums, kas izteikts kā “degvielas cena par 100 km”. Būtu skaidri jānorāda patērētājiem, ka šādi salīdzinājumi attiecas uz vidējām degvielas cenām dalībvalstī, kuras varētu atšķirties no faktiskajām cenām attiecīgajā uzpildes stacijā. Turklāt Komisijai vajadzības gadījumā būtu jāpārskata Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/94/EK¹, lai nodrošinātu, ka patērētājiem sniegtajā informācijā par degvielas ekonomiju un CO₂ emisijām attiecībā uz jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību, kas paredzēta minētajā direktīvā, tiek ņemtas vērā un atspoguļotas norises saistībā ar pāreju uz alternatīvām degvielām.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/94/EK (1999. gada 13. decembris) attiecībā uz patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO₂ emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību (OV L 12, 18.1.2000., 16. lpp.).

- (67) Ir jāsniedz pietiekama informācija patērētājiem par šīs regulas aptverto alternatīvo degvielu publiski pieejamo uzlādes un uzpildes punktu ģeogrāfisko atrašanās vietu, raksturojumu un piedāvājumiem pakalpojumiem. Tāpēc dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu operatori vai īpašnieki dara pieejamus attiecīgos statiskos datus un dinamiskos datus. Būtu jānosaka prasības par datu veidiem saistībā ar attiecīgo uzlādes un uzpildes datu pieejamību un piekļūstamību, pamatojoties uz 2022. gadā pabeigtā programmas atbalsta pasākuma “Datu vākšana par alternatīvo degvielu uzlādes/uzpildes punktiem un uz e-mobilitātes aktoriem attiecināmie unikālie identifikācijas kodi” (*IDACS*) rezultātiem.
- (68) Šī regula attiecas uz datu veidiem, kas ir nepieciešami konkurētspējīga un atvērta tirgus darbībai un ir būtiski, lai galalietotāji varētu pieņemt apzinātus lēmumus par uzlādes un uzpildes sesijām, tostarp izmantojot augstas kvalitātes informācijas pakalpojumus, ko izstrādājuši attiecīgie tirgus dalībnieki. Šajā regulā noteiktās datu veidu prasības būtu jāpiemēro tikai tiem datiem, kas ir pieejami digitālā mašīnlasāmā formātā.

- (69) Datiem vajadzētu būt svarīgai nozīmei uzlādes un uzpildes infrastruktūras pienācīgā darbībā. Formāts, biežums un kvalitāte, kādā šie dati būtu jādara pieejami un piekļūstami, nosaka lietotāju vajadzībām atbilstošas alternatīvo degvielu infrastruktūras vispārējo kvalitāti. Turklāt šiem datiem vajadzētu būt saskaņotā veidā pieejamiem visās dalībvalstīs. Dalībvalstīm dati par alternatīvo degvielu infrastruktūru būtu jādara pieejami kā atvērtie dati, izmantojot savu valsts piekļuves punktu saskaņā ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2022/670¹ un ievērojot papildu specifikācijas, kas papildina minētajā deleģētajā regulā noteiktās specifikācijas. Vajadzētu būt arī iespējai šādus datus sniegt vienotam Eiropas piekļuves punktam, kas būtu jāizveido Komisijai un kam būtu jādarbojas kā vienotai Savienības datu vārtejai attiecībā uz datiem, kurus operatori darījuši pieejamus valstu piekļuves punktos. Vienotajam Eiropas piekļuves punktam pēc iespējas būtu jābalstās uz esošajām Eiropas Alternatīvo degvielu observatorijas (*EAF0*) struktūrām un funkcijām saistībā ar *TENtec* informācijas sistēmu vai, piemēram, vajadzētu būt pieejamam īpašā tīmekļa portālā. Vienotajam Eiropas piekļuves punktam būtu jāļauj datu lietotājiem viegli piekļūt datiem, salīdzināt cenu informāciju un iegūt informāciju par alternatīvo degvielu infrastruktūras raksturlielumiem, piemēram, piekļūstamību, pieejamību vai jaudu.

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

- (70) Lai galalietotājiem nodrošinātu vislabāko pakalpojuma kvalitāti, ir ļoti svarīgi, ka visi elektromobilitātes nozares dalībnieki var viegli mijiedarboties, izmantojot digitālos līdzekļus. Lai šāda mijiedarbība notiktu, ir vajadzīgi vērtības ķēdes dalībnieku unikālie identifikatori. Šajā nolūkā dalībvalstīm būtu jāizveido identifikācijas reģistrācijas organizācija (IDRO), kas izsniedz un pārvalda unikālos identifikācijas (ID) kodus, lai identificētu vismaz uzlādes punktu operatorus un mobilitātes pakalpojumu sniedzējus. Katrai IDRO būtu jāvāc informācija par e-mobilitātes ID kodiem, ko attiecīgajā dalībvalstī jau izmanto, vajadzības gadījumā jāizdod uzlādes punktu operatoriem un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem jauni e-mobilitātes ID kodi atbilstoši Savienības mērogā kopīgi saskaņotai loģikai, kādā noformē e-mobilitātes ID kodus un jānodrošina iespēja apmainīties ar minētajiem e-mobilitātes kodiem un pārliecināties par to unikalitāti nākotnē iespējamā kopīgā identifikācijas reģistrācijas repozitorijā (IDRR). Komisijai būtu jāizdod tehniski norādījumi par šādu organizāciju izveidi, pamatojoties uz *IDACS* rezultātiem.

- (71) Tehniskās specifikācijas uzlādes un uzpildes punktu sadarbības nodrošināšanai būtu jānosaka Eiropas vai starptautiskos standartos. Eiropas standartizācijas organizācijām Eiropas standarti būtu jāpieņem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1025/2012¹ 10. pantu. Ir svarīgi, lai minētie standarti pamatotos uz esošajiem starptautiskajiem standartiem vai — attiecīgā gadījumā — notiekošu starptautisku standartizācijas darbu. Šajā nolūkā ir svarīgi, lai Eiropas standartizācijas procedūras attiecībā uz uzlādes un uzpildes infrastruktūru noritētu ātri un laicīgi, ņemot vērā grafiku, kāds vajadzīgs saskaņā ar šo regulu prasītās infrastruktūras plānošanai, iepirkuma īstenošanai un izbūvei. Ir svarīgi arī sākt vai paātrināt standartizācijas procedūras attiecībā uz Savienības mērogā saskaņotu uzlādes infrastruktūru stacionārai un dinamiskai uzlādei.
- (72) Lai atvieglotu un nostiprinātu alternatīvo degvielu ienākšanu tirgū, jūras transporta un iekšējo ūdensceļu navigācijas jomā ir vajadzīgi jauni standarti attiecībā uz elektroapgādi un ūdeņraža, metanola un amonjaka bunkurēšanu, kā arī standarti attiecībā uz informācijas apmaiņu starp peldlīdzekļiem un infrastruktūru.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1025/2012 (2012. gada 25. oktobris) par Eiropas standartizāciju, ar ko groza Padomes Direktīvas 89/686/EEK un 93/15/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/9/EK, 94/25/EK, 95/16/EK, 97/23/EK, 98/34/EK, 2004/22/EK, 2007/23/EK, 2009/23/EK un 2009/105/EK, un ar ko atceļ Padomes Lēmumu 87/95/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1673/2006/EK (OV L 316, 14.11.2012., 12. lpp.).

- (73) Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*) izstrādā vienotus un starptautiski atzītus drošības un vides standartus jūras transportam. Ņemot vērā jūras transporta globālo raksturu, būtu jāizvairās no nonākšanas pretrunā starptautiskiem standartiem. Tāpēc Savienībai būtu jānodrošina, lai saskaņā ar šo regulu pieņemtās tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transportu atbilstu *IMO* pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem.
- (74) Piemērojot šo regulu, Komisijai būtu jāapspriežas ar attiecīgajām ekspertu grupām, jo īpaši ar Ilgtspējīga transporta forumu (*STF*) un Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumu (*ESSF*). Šāda apspriešanās ar ekspertiem ir īpaši svarīga, ja Komisija saskaņā ar šo regulu plāno pieņemt deleģētos vai īstenošanas aktus.

- (75) Alternatīvo degvielu infrastruktūra ir joma, kas strauji attīstās. Kopēju tehnisko specifikāciju trūkums traucē izveidot alternatīvo degvielu infrastruktūras vienoto tirgu. Tāpēc ir jānosaka tehniskās specifikācijas jomās, kurās kopējās tehniskās specifikācijas ir vajadzīgas, bet vēl nepastāv. Šajās tehniskajās specifikācijās jo īpaši būtu jāietver sakari starp elektrotransportlīdzekli un uzlādes punktu, sakari starp uzlādes punktu un uzlādes programmatūras vadības sistēmu (aizmugursistēmu), sakari saistībā ar elektrotransportlīdzekļa viesabonēšanu un sakari ar elektrotīklu, vienlaikus nodrošinot visaugstākā līmeņa kiberdrošības aizsardzību un galalietotāja persondatu aizsardzību. Ir arī jānosaka piemērota pārvaldības sistēma un transportlīdzekļa–tīkla sakaru nozares dažādo dalībnieku lomas. Turklāt jāņem vērā tehnoloģiju attīstība, piemēram, elektroceļu sistēmas, jo īpaši dinamiskā elektroapgāde pa gaisvadu, izmantojot pantogrāfu, dinamiskā zemes līmeņa energoapgāde, izmantojot strāvvadošas sliedes, un induktīvā energoapgāde, izmantojot ceļā iebūvētas spoles. Attiecībā uz datu sniegšanu nepieciešams, lai datiem par publiski pieejamu uzlādi tiktu pievienoti arī citi datu veidi, piemēram, dati par tādu iekārtu esamību, kuras galalietotājiem piedāvā saistītos pakalpojumus, dati par pieņemtajām maksājumu metodēm, dati par infrastruktūrā pieejamajām valodām un dati par viedas un divvirzienu uzlādes pakalpojumu sniegšanu.

- (76) Lai šo regulu papildinātu, nosakot papildu tehniskās specifikācijas, un grozītu, pievienojot papildu datu veidus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām kopīgai lietojumprogrammu saskarnei ar mērķi nodrošināt automatizētu un vienotu datu apmaiņu starp publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu operatoriem un datu lietotājiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (77) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras attiecībā uz marķēšanas noteikumu izstrādi, tādu datu formātu, biežumu un kvalitāti, kas attiecas uz publiski pieejamiem uzlādes un uzpildes punktiem un kas saskaņā ar šo regulu ir jādara pieejami un piekļūstami, un attiecībā uz procedūru, kas padara iespējamu minēto pieejamību un piekļūstamību. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹.
- (78) Alternatīvo degvielu un jo īpaši bezemisiju degvielu tirgus joprojām ir attīstības sākumposmā, un tehnoloģijas strauji attīstās. Šī attīstība varētu ietekmēt pieprasījumu pēc alternatīvajām degvielām un līdz ar to arī pēc visu transporta veidu alternatīvo degvielu infrastruktūras. Tāpēc Komisijai līdz 2024. gada 31. decembrim būtu jāiesniedz tehnoloģiju un tirgus gatavības ziņojums par lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētajā ziņojumā būtu jāņem vērā pirmās norādes par tirgus preferencēm un jāapsver tehnoloģiju attīstība un tehnisko specifikāciju izstrāde. Līdz 2026. gada 31. decembrim un turpmāk reizi piecos gados Komisijai būtu jāveic šīs regulas pārskatīšana.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (79) Ņemot vērā to, ka šī regula radīs papildu korekcijas un administratīvās izmaksas, būtu rūpīgi jāpārskata vispārējais regulatīvais slogs nozarēm, uz kurām attiecas šī regula. Šajā kontekstā Komisijai šīs regulas darbības izvērtējuma ziņojumā būtu jānovērtē, cik lielā mērā ir sasniegti šīs regulas mērķi un cik lielā mērā tā ir ietekmējusi attiecīgo nozaru konkurētspēju. Minētajai pārskatīšanā būtu jāpievēršas arī šīs regulas mijiedarbībai ar citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, tostarp iespējamām darbībām un pasākumiem, kas ir vai varētu tikt veikti, lai samazinātu kopējo izmaksu spiedienu attiecīgajās nozarēs.
- (80) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, nodrošināt pietiekamu alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu Savienībā, jo īpaši autotransporta līdzekļiem, vilcieniem, peldlīdzekļiem un stacionētiem gaisa kuģiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, tā kā ir jānodrošina alternatīvas degvielas transportlīdzekļu mobilitāte visā Savienībā, šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

- (81) Tādēļ Direktīva 2014/94/ES būtu jāatceļ. Komisijas Deleģētajās regulās (ES) 2019/1745¹ un (ES) 2021/1444² ir noteiktas nedatētas tehniskās specifikācijas konkrētiem alternatīvo degvielu infrastruktūras veidiem, un minētās specifikācijas tagad ir datētas un uzskaitītas šīs regulas II pielikumā. Tādējādi minētās deleģētās regulas arī būtu jāatceļ,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

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

² Komisijas Deleģētā regula (ES) 2021/1444 (2021. gada 17. jūnijs), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES papildina attiecībā uz standartiem par elektrisko autobusu uzlādes punktiem (OV L 313, 6.9.2021, 1. lpp.).

1. pants

Priekšmets

1. Šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji, kas jāizpilda, ieviešot autotransporta līdzekļiem, vilcieniem, peldlīdzekļiem un stacionētiem gaisa kuģiem paredzētu pietiekamu alternatīvo degvielu infrastruktūru Savienībā. Tajā noteiktas kopējas tehniskās specifikācijas un prasības attiecībā uz informāciju lietotājiem, datu sniegšanu un prasībām, kā veicami maksājumi par alternatīvo degvielu infrastruktūras lietošanu.
2. Šajā regulā ir paredzēti arī noteikumi par valstu politikas regulējumiem, kas minēti 14. pantā un kas jāpieņem dalībvalstīm, tostarp noteikumi par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu jomās, kurās nav noteikti obligāti Savienības mēroga mērķrādītāji, un par ziņošanu, kā noris šādas infrastruktūras ieviešana.
3. Ar šo regulu izveido ziņošanas mehānismu, kas sekmē sadarbību un nodrošina stabilu progresu pārraudzību. Ziņošanas mehānisms ir strukturēts, pārredzams un iteratīvs pārvaldības process starp Komisiju un dalībvalstīm nolūkā pabeigt valstu politikas regulējumu izstrādi, ņemot vērā pašreizējās vietējās un reģionālās alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas stratēģijas, un pēc tam tos īstenot, kā arī īstenot atbilstošu Komisijas rīcību ar mērķi atbalstīt alternatīvo degvielu infrastruktūras saskaņotu un ātrāku ieviešanu dalībvalstīs.

2. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “datu piekļūstamība” ir iespēja jebkurā laikā pieprasīt un saņemt datus mašīnlasāmā formātā;
- 2) “*ad hoc* cena” ir cena, ko uzlādes vai uzpildes punkta operators *ad hoc* veidā par uzlādi vai uzpildi iekasē no galalietotāja;
- 3) “*TEN-T* ceļu tīklā” ir:
 - a) attiecībā uz elektrouzlādes stacijām: tās atrodas *TEN-T* ceļu tīklā vai 3 km brauciena attālumā no tuvākās *TEN-T* ceļa izejas; un
 - b) attiecībā uz ūdeņraža uzpildes stacijām: tās atrodas *TEN-T* ceļu tīklā vai 10 km brauciena attālumā no tuvākās *TEN-T* ceļa izejas;

- 4) “alternatīvās degvielas” ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās degvielas avotus transportlīdzekļu energoapgādē un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos raksturlielumus, tostarp:
- a) “bezemisiju transportlīdzekļiem, vilcieniem, peldlīdzekļiem vai gaisa kuģiem paredzētas alternatīvās degvielas”:
- elektroenerģija,
 - ūdeņradis,
 - amonjaks;
- b) “atjaunīgās degvielas”:
- biomasas degvielas, arī biogāze, un biodegviela, kā definēts attiecīgi Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 27., 28. un 33. punktā,
 - no atjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela, tostarp amonjaks;

- c) “neatjaunīgās alternatīvās degvielas un pārejas posma fosilās degvielas”
- dabasgāze gāzveida agregātstāvoklī (saspiesta dabasgāze (*CNG*)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrināta dabasgāze (*LNG*)),
 - sašķidrināta naftas gāze (*LPG*),
 - no neatjaunīgās enerģijas ražota sintētiskā degviela un parafīna degviela;
- 5) “gaisa kuģu kontaktstāvvietā” ir stāvvietā īpaši noteiktā lidostas perona zonā, kas aprīkota ar pasažieru gaisa tiltu;
- 6) “gaisa kuģu attālināta stāvvietā” ir stāvvietā īpaši noteiktā lidostas perona zonā, kas nav aprīkota ar pasažieru gaisa tiltu;
- 7) “*TEN-T* pamattīkla lidosta vai *TEN-T* visaptverošā tīkla lidosta” ir lidosta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;
- 8) “automātiska autentifikācija” ir transportlīdzekļa autentifikācija uzlādes punktā, izmantojot uzlādes savienotāju vai telemātiku;
- 9) “datu pieejamība” ir datu esība mašīnlasāmā digitālā formātā;
- 10) “baterijas elektrotransportlīdzeklis” ir elektrotransportlīdzeklis, kas darbojas tikai ar elektromotoru un kam nav sekundāra dzinējspēka;

- 11) “divvirienu uzlāde” ir viedās uzlādes operācija, kurā elektroenerģijas plūsmu var pagriezt pretējā virzienā, ļaujot elektroenerģijai plūst no baterijas uz uzlādes punktu, kuram tas pieslēgts;
- 12) “savienotājs” ir fiziska saskarne, caur kuru notiek degvielas vai elektroenerģijas apmaiņa starp uzlādes vai uzpildes punktu un transportlīdzekli;
- 13) “komerciālie gaisa pārvadājumi” ir komerciālie gaisa pārvadājumi, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 3. panta 24. punktā¹;
- 14) “konteinerkuģis” ir kuģis, kas paredzēts vienīgi konteineru pārvadāšanai kravas telpās un uz klāja;
- 15) “līgumisks maksājums” ir tāds maksājums par uzlādes vai uzpildes pakalpojumu, ko galalietotājs veic mobilitātes pakalpojuma sniedzējam, pamatojoties uz līgumu starp minēto galalietotāju un attiecīgo mobilitātes pakalpojuma sniedzēju;

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

- 16) “datu lietotājs” ir jebkura publiska iestāde, autoceļu iestāde, autoceļu apsaimniekotājs, uzlādes un uzpildes punkta operators, pētniecības vai nevalstiska organizācija, mobilitātes pakalpojumu sniedzējs, e-viesabonēšanas platforma, digitālo karšu pakalpojumu sniedzējs vai jebkura cita struktūra, kas ir ieinteresēta izmantot datus, lai sniegtu informāciju, radītu pakalpojumus vai veiktu pētījumus vai analīzi par alternatīvo degvielu infrastruktūru;
- 17) “digitāli savienots uzlādes punkts” ir uzlādes punkts, kas var reāllaikā nosūtīt un saņemt informāciju, divos virzienos savienoties ar elektrotīklu un elektrotransportlīdzekli un ko var attālināti uzraudzīt un vadīt, arī lai sāktu un apturētu uzlādes sesiju un izmērītu elektroenerģijas plūsmas;
- 18) “sadales sistēmas operators” ir sadales sistēmas operators, kā definēts Direktīvas (ES) 2019/944 2. panta 29. punktā;
- 19) “izplatītājs” ir izplatītājs, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 2018/858¹ 3. panta 43. punktā;
- 20) “dinamiskie dati” ir dati, kas mainās bieži vai regulāri;
- 21) “elektroceļu sistēma” ir tāda fiziska instalācija gar ceļu, lai pārvadītu elektroenerģiju uz elektrotransportlīdzekli tā kustības laikā;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

- 22) “elektrotransportlīdzeklis” ir mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprīkots ar spēka pārvadu, kurš ietver vismaz vienu neperifēru elektrisku mašīnu kā enerģijas pārveidotāju ar atkārtoti uzlādējamu enerģijas akumulēšanas sistēmu, kuru var uzlādēt ārēji;
- 23) “stacionētu gaisa kuģu elektroapgāde” ir elektroenerģijas padeve, kurā izmanto standartizētu stacionāru vai pārvietojamu saskarni, uz gaisa kuģiem, kad tie novietoti gaisa kuģu kontaktstāvvietā vai gaisa kuģu attālinātā stāvvietā;
- 24) “galalietotājs” ir fiziska vai juridiska persona, kas pērk alternatīvo degvielu tiešai lietošanai transportlīdzeklī;
- 25) “e-viesabonēšana” ir datu un maksājumu apmaiņa starp uzlādes vai uzpildes punkta operatoru un mobilitātes pakalpojuma sniedzēju, no kura galalietotājs pērk uzlādes vai uzpildes pakalpojumu;
- 26) “e-viesabonēšanas platforma” ir platforma, kas savieno tirgus dalībniekus, īpaši mobilitātes pakalpojuma sniedzējus un uzlādes vai uzpildes punktu operatorus, lai starp tiem nodrošinātu pakalpojumu sniegšanu, arī e-viesabonēšanu;
- 27) “Eiropas standarts” ir Eiropas standarts, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1025/2012 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā;
- 28) “vispārējā aviācija” ir visas civilās aviācijas darbības, kas nav regulāri gaisa pārvadājumi, un neregulāru gaisa pārvadājumu darbības par atlīdzību vai nomas maksu;

- 29) “bruto tonnāža” (BT) ir bruto tonnāža, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/757¹ 3. panta e) punktā;
- 30) “lielas noslodzes transportlīdzeklis” ir M2 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta ii) punktā, M3 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) punktā, N2 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punktā, vai N3 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta iii) punktā;
- 31) “lieljaudas uzlādes punkts” ir uzlādes punkts, kura izejas jauda pārsniedz 22 kW un kurš paredzēts elektroenerģijas pārvadei uz elektrotransportlīdzekli;
- 32) “ātrgaitas pasažieru kuģis” ir ātrgaitas pasažieru kuģis, kā definēts Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74) X nodaļas 1. noteikumā un kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- 33) “mazas noslodzes transportlīdzeklis” ir M1 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā, vai N1 kategorijas mehāniskais transportlīdzeklis, kas aprakstīts 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā;
- 34) “sašķidrināts metāns” ir *LNG*, sašķidrināta biogāze vai sintētisks sašķidrināts metāns, tostarp minēto degvielu maisījumi;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

- 35) “ražotājs” ir ražotājs, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 40. punktā;
- 36) “mobilitātes pakalpojuma sniedzējs” ir juridiska persona, kura galalietotājiem par atlīdzību sniedz pakalpojumus, tostarp pārdod uzlādes vai uzpildes pakalpojumus;
- 37) “parastas jaudas uzlādes punkts” ir uzlādes punkts, kura izejas jauda ir 22 kW vai mazāka un kurš paredzēts elektroenerģijas pārvadei uz elektrotransportlīdzekli;
- 38) “valsts piekļuves punkts” ir dalībvalsts izveidota digitāla saskarne, kas darbojas kā vienots piekļuves punkts datiem;
- 39) “uzlādes punkta operators” ir subjekts, kurš atbild par uzlādes punkta pārvaldību un ekspluatāciju un kurš sniedz uzlādes pakalpojumu galalietotājiem, arī mobilitātes pakalpojuma sniedzēja vārdā un uzdevumā;
- 40) “uzpildes punkta operators” ir subjekts, kurš atbild par uzpildes punkta pārvaldību un ekspluatāciju un kurš sniedz uzpildes pakalpojumu galalietotājiem, arī mobilitātes pakalpojuma sniedzēja vārdā un uzdevumā;
- 41) “pasažieru kuģis” ir kuģis, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, tostarp kruīza kuģi, ātrgaitas pasažieru kuģi un Ro-Ro pasažieru kuģi;

- 42) “maksājumu pakalpojums” ir maksājumu pakalpojums, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/2366¹ 4. panta 3. punktā;
- 43) “ārēji lādējams hibrīdtransportlīdzeklis” ir elektrotransportlīdzeklis ar parastu iekšdedzes motoru apvienojumā ar elektriskās piedziņas sistēmu, ko var uzlādēt no ārēja elektroenerģijas avota;
- 44) “izejas jauda” ir teorētiskā maksimālā jauda, izteikta kW, ko uzlādes punkts, uzlādes stacija, uzlādes parks vai krasta elektroapgādes iekārta var nodrošināt transportlīdzekļiem vai peldlīdzekļiem, kas pieslēgti minētajam uzlādes punktam, stacijai, parkam vai iekārtai;
- 45) “publiski pieejama alternatīvo degvielu infrastruktūra” ir alternatīvo degvielu infrastruktūra, kas atrodas vietā vai īpašumā, kurš ir pieejams plašai sabiedrībai, neatkarīgi no tā, vai alternatīvo degvielu infrastruktūra atrodas publiskā vai privātā īpašumā, vai pastāv ierobežojumi vai nosacījumi attiecībā uz piekļuvi vietai vai īpašumam, un neatkarīgi no alternatīvo degvielu infrastruktūrai piemērojamajiem izmantošanas nosacījumiem;
- 46) “kvadrātkods” (QR kods) ir ISO/IEC 18004:2015 atbilstoša datu kodēšana un vizualizācija;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/2366 (2015. gada 25. novembris) par maksājumu pakalpojumiem iekšējā tirgū, ar ko groza Direktīvas 2002/65/EK, 2009/110/EK un 2013/36/ES un Regulu (ES) Nr. 1093/2010 un atceļ Direktīvu 2007/64/EK (OV L 337, 23.12.2015., 35. lpp.).

- 47) “*ad hoc* uzlāde” ir galalietotāja nopirkts uzlādes pakalpojums bez nepieciešamības minētajam galalietotājam veikt tādu reģistrāciju, slēgt tādu rakstisku vienošanos vai iesaistīties tādās komerciālās attiecībās ar minētā uzlādes punkta operatoru, kas neaprobežojas tikai ar uzlādes pakalpojuma iegādi;
- 48) “uzlādes punkts” ir tāda stacionāra vai pārvietojama, tīkla vai ārpus tīkla saskarne elektroenerģijas pārvadei uz elektrotransportlīdzekli, kura, lai gan tai var būt viens vai vairāki savienotāji dažādu savienotāju veidu pieslēgšanai, vienlaikus spēj uzlādēt tikai vienu elektrotransportlīdzekli un kurā neietilpst ierīces, kuru izejas jauda ir 3,7 kW vai mazāka un kuru galvenais nolūks nav elektrotransportlīdzekļu uzlāde;
- 49) “mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēts uzlādes punkts, stacija, vai parks” ir uzlādes punkts, stacija vai parks, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei tādu apsvērumu dēļ kā savienotāju/kontaktdakšu īpašā konstrukcija, uzlādes punktam, stacijai vai parkam piegulošā stāvlaukuma projekts vai abi;
- 50) “lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzēts uzlādes punkts, stacija, vai parks” ir uzlādes punkts, stacija vai parks, kas paredzēts lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei tādu apsvērumu dēļ kā savienotāju/kontaktdakšu īpašā konstrukcija, uzlādes punktam, stacijai vai parkam piegulošā stāvlaukuma projekts vai abi;
- 51) “uzlādes parks” ir viena vai vairākas uzlādes stacijas konkrētā vietā;

- 52) “uzlādes stacija” ir konkrētā vietā esoša fiziska iekārta, kas sastāv no viena vai vairākiem uzlādes punktiem;
- 53) “uzlādes pakalpojums” ir elektroenerģijas, arī saistītu pakalpojumu, pārdošana vai nodrošināšana, izmantojot publiski pieejamu uzlādes punktu;
- 54) “uzlādes sesija” ir pilns transportlīdzekļa uzlādes process publiski pieejamā uzlādes punktā no transportlīdzekļa pieslēgšanas brīža līdz transportlīdzekļa atvienošanas brīdim;
- 55) “*ad hoc* uzpilde” ir galalietotāja nopirkts uzpildes pakalpojums bez nepieciešamības viņam papildus pakalpojuma iegādei reģistrēties, slēgt rakstisku vienošanos vai iesaistīties tādās komercattiecībās ar minētā uzpildes punkta operatoru;
- 56) “uzpildes punkts” ir uzpildes iekārta jebkādas šķidrās vai gāzveida degvielas nodrošināšanai, izmantojot stacionāru vai pārvietojamu iekārtu, kas vienlaikus spēj uzpildīt tikai vienu transportlīdzekli, vienu vilcienu, vienu peldlīdzekli vai vienu gaisa kuģi;
- 57) “uzpildes pakalpojums” ir jebkādas šķidrās vai gāzveida degvielas pārdošana vai nodrošināšana, izmantojot publiski pieejamu uzpildes punktu;
- 58) “uzpildes sesija” ir pilns transportlīdzekļa uzpildes process publiski pieejamā uzpildes punktā no transportlīdzekļa savienojuma izveides brīža līdz tā atvienošanas brīdim;

- 59) “uzpildes stacija” ir konkrētā vietā esoša atsevišķa fiziska iekārta, kas sastāv no viena vai vairākiem uzpildes punktiem;
- 60) “regulatīvā iestāde” ir regulatīvā iestāde, ko katra dalībvalsts norīko, ievērojot Direktīvas (ES) 2019/944 57. panta 1. punktu;
- 61) “atjaunīgā enerģija” ir no atjaunojamajiem energoresursiem iegūta enerģija, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 1. punktā;
- 62) “Ro-Ro pasažieru kuģis” ir kuģis, kura aprīkojums ļauj autotransporta vai dzelzceļa transportlīdzekļiem uzbraukt uz peldlīdzekļa un nobraukt no tā un kurš pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus;
- 63) “droša un aizsargāta stāvvietā” ir stāvvietā, kas pieejama transportlīdzekļu vadītājiem, kuri veic kravu vai pasažieru pārvadājumus, un ir sertificēta saskaņā ar Komisijas Deleģēto regulu (EK) 2022/1012¹;
- 64) “krasta elektroapgāde” ir krasta elektroenerģijas nodrošināšana pietātnē pietauvotiem jūras kuģiem vai iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem, izmantojot standartizētu stacionāru vai pārvietojamu saskarni;
- 65) “viedā uzlāde” ir uzlādes operācija, kurā baterijai piegādātās elektroenerģijas intensitāte tiek koriģēta reāllaikā, pamatojoties uz informāciju, kas saņemta, izmantojot elektroniskos sakarus;

¹ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/1012 (2022. gada 7. aprīlis), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 papildina attiecībā uz standartiem, ar kuriem nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu pakalpojuma līmeni un drošību, un attiecībā uz to sertificēšanas procedūrām (OV L 170, 28.6.2022., 27. lpp.).

- 66) “statiskie dati” ir dati, kas mainās reti vai neregulāri;
- 67) “*TEN-T* visaptverošais tīkls” ir visaptverošais tīkls Regulas (ES) Nr. 1315/2013 9. panta nozīmē;
- 68) “*TEN-T* pamattīkls” ir pamattīkls Regulas (ES) Nr. 1315/2013 38. panta nozīmē;
- 69) “*TEN-T* pamattīkla iekšējo ūdensceļu osta vai *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu osta” ir *TEN-T* pamattīkla vai *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu osta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;
- 70) “*TEN-T* pamattīkla jūras osta vai *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras osta” ir *TEN-T* pamattīkla vai visaptverošā tīkla jūras osta, kas uzskaitīta un kategorizēta Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā;
- 71) “pārvades sistēmas operators” ir pārvades sistēmas operators, kā definēts Direktīvas (ES) 2019/944 2. panta 35. punktā;
- 72) “pilsētas mezgls” ir pilsētas mezgls, kā definēts Regulas (ES) Nr. 1315/2013 3. panta p) punktā.

3. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijā proporcionāli mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu skaita pieaugumam tiek ierīkotas publiski pieejamas mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētas uzlādes stacijas, kas minētajiem transportlīdzekļiem nodrošina pietiekamu izejas jaudu.

Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka katra gada beigās, sākot no ... [26. pantā norādītās piemērošanas sākuma dienas gads], kumulatīvi tiek sasniegti šādi izejas jaudas mērķrādītāji:

- a) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 1,3 kW; un
- b) katram to teritorijā reģistrētam mazas noslodzes ārēji lādējamam hibrīdtransportlīdzeklim publiski pieejamās uzlādes stacijās tiek nodrošināta kopējā izejas jauda vismaz 0,80 kW.

2. Ja mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvars salīdzinājumā ar dalībvalsts teritorijā reģistrēto mazas noslodzes transportlīdzekļu kopējo autoparku sasniedz vismaz 15 % un dalībvalsts pierāda, ka 1. punkta otrajā daļā izklāstīto prasību īstenošanai ir nelabvēlīga ietekme attiecīgajā dalībvalstī, jo tiek atturētas privātās investīcijas, un tā vairs nav pamatota, minētā dalībvalsts var iesniegt Komisijai pamatotu pieprasījumu saņemt atļauju piemērot zemākas prasības attiecībā uz kopējās izejas jaudas līmeni vai pārtraukt piemērot šādas prasības.
3. Komisija sešu mēnešu laikā no pamatota pieprasījuma, kas iesniegts, ievērojot 2. punktu, saņemšanas, pieņem lēmumu, kā pamatots katrā atsevišķā gadījumā.
4. Dalībvalstis savas teritorijas autoceļu tīklā nodrošina tādu publiski pieejamu uzlādes punktu minimālo pārklājumu, kuri paredzēti mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem.

Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) *TEN-T* ceļu pamattīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:
 - i) līdz 2025. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu,

- ii) līdz 2027. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu;
- b) *TEN-T* visaptverošajā ceļu tīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā viens no otra ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un atbilst šādām prasībām:
 - i) līdz 2027. gada 31. decembrim vismaz 50 % no *TEN-T* visaptverošā ceļu tīkla katrs uzlādes parks dara pieejamu 300 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu;
 - ii) līdz 2030. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 300 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu,
 - iii) līdz 2035. gada 31. decembrim katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 150 kW individuālo izejas jaudu.

5. Šā panta 4. punkta b) apakšpunkta i) punktā minēto *TEN-T* visaptverošā ceļu tīkla garuma procentuālo daļu aprēķina, pamatojoties uz šādiem elementiem:
- a) aprēķinot saucēju: *TEN-T* visaptverošā ceļu tīkla kopējais garums dalībvalsts teritorijā;
 - b) aprēķinot skaitītāju: *TEN-T* visaptverošā ceļu tīkla posmu kopējais garums starp diviem publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un atbilst 4. punkta b) apakšpunkta i) punkta prasībām, izņemot visus *TEN-T* visaptverošā ceļu tīkla posmus starp diviem no šiem uzlādes parkiem, kas atrodas vairāk nekā 60 km attālumā cits no cita.
6. *TEN-T* ceļu tīklā abos braukšanas virzienos var izvietot vienu publiski pieejamu uzlādes parku, kas paredzēts mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka:
- a) minētais uzlādes parks ir viegli pieejams abos braukšanas virzienos;
 - b) par minēto uzlādes parku ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes; un
 - c) abos braukšanas virzienos ir izpildītas 4. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punktu individuālo izejas jaudu vienā braukšanas virzienā.

7. Atkāpjoties no šā panta 4. punkta, uz *TEN-T* tīkla ceļiem, kuru gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 8500 mazas noslodzes transportlīdzekļiem un uz kuriem infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu, dalībvalstis var noteikt, ka publiski pieejams uzlādes parks, kas paredzēts mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem, apkalpo abus braukšanas virzienus, ar noteikumu, ka ir izpildītas šā panta 4. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punkta individuālo izejas jaudu vienā braukšanas virzienā, un ka uzlādes parks ir viegli pieejams abos braukšanas virzienos un ir izvietotas pietiekamas virziena norādes uz to. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresā ziņojuma.

8. Atkāpjoties no šā panta 4. punkta, gadījumos, ja uz *TEN-T* tīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 8500 mazas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu, dalībvalstis var par līdz 50 % samazināt kopējo izejas jaudu saskaņā ar šā panta 4. punktu prasītajam publiski pieejamam uzlādes parkam, kas paredzēts mazas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka minētais uzlādes parks apkalpo tikai vienu braukšanas virzienu un ka tiek ievērotas pārējās šā panta 4. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punkta individuālo izejas jaudu. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresa ziņojuma.
9. Atkāpjoties no prasības par maksimālo 60 km attālumu starp publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kuri noteikti šā panta 4. punkta a) un b) apakšpunktā, dalībvalstis šādiem uzlādes parkiem var atļaut lielāku attālumu līdz 100 km uz *TEN-T* tīkla ceļiem, ja to kopējā vidējā dienas satiksmes intensitāte gadā ir mazāka par 3000 mazas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes par attālumu starp uzlādes parkiem. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresa ziņojuma.

10. Ja dalībvalsts ir paziņojusi Komisijai par gadījumu, kad tā ir izmantojusi 7. punktā minēto atkāpi, 4. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem uzskata par izpildītām.
11. Kaimiņos esošās dalībvalstis nodrošina, ka 4. punkta a) un b) apakšpunktā minētie maksimālie attālumi *TEN-T* ceļu pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā ceļu tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegti.

4. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru

1. Dalībvalstis savā teritorijā nodrošina tādu publiski pieejamu uzlādes punktu minimālo pārklājumu, kas paredzēti lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem.

Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina turpmāk minēto:

- a) līdz 2025. gada 31. decembrim vismaz 15 % no *TEN-T* ceļu tīkla garuma katrā braukšanas virzienā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzēti uzlādes parki, un katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 1400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;

- b) līdz 2027. gada 31. decembrim vismaz 50 % no *TEN-T* ceļu tīkla garuma katrā braukšanas virzienā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzēti uzlādes parki, un katrs uzlādes parks:
- i) *TEN-T* ceļu pamattīklā dara pieejamu vismaz 2800 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar vismaz 350 kW individuālo izejas jaudu;
 - ii) *TEN-T* visaptverošajā ceļu tīklā dara pieejamu vismaz 1400 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar vismaz 350 kW individuālo izejas jaudu;
- c) līdz 2030. gada 31. decembrim *TEN-T* ceļu pamattīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 60 km attālumā cits no cita ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem, un katrs uzlādes parks dara pieejamu vismaz 3600 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz divi uzlādes punkti ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;
- d) līdz 2030. gada 31. decembrim *TEN-T* visaptverošajā ceļu tīklā katrā braukšanas virzienā ne vairāk kā 100 km attālumā cits no cita ir ierīkoti publiski pieejami uzlādes parki, kas paredzēti lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem, un katrs uzlādes parks piedāvā vismaz 1500 kW izejas jaudu, un tajā ietilpst vismaz viens uzlādes punkts ar individuālo izejas jaudu vismaz 350 kW;

- e) līdz 2027. gada 31. decembrim katrā drošā un aizsargātā stāvvietā ir ierīkotas vismaz divas publiski pieejamas lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētas uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 100 kW;
- f) līdz 2030. gada 31. decembrim katrā drošā un aizsargātā stāvvietā ir ierīkotas vismaz četras publiski pieejamas lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētas uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 100 kW;
- g) līdz 2025. gada 31. decembrim katrā pilsētas mezglā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti, kuru kopējā izejas jauda ir vismaz 900 kW un kurus nodrošina uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 150 kW;
- h) līdz 2030. gada 31. decembrim katrā pilsētas mezglā ir ierīkoti publiski pieejami lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti, kuru kopējā izejas jauda ir vismaz 1800 kW un kurus nodrošina uzlādes stacijas ar individuālo izejas jaudu vismaz 150 kW.

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

- a) aprēķinot saucēju: *TEN-T* ceļu tīkla kopējais garums dalībvalsts teritorijā;

- b) aprēķinot skaitītāju: *TEN-T* ceļu tīkla posmu kopējais garums starp diviem publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un attiecīgi atbilst 1. punkta a) un b) apakšpunkta prasībām, izņemot visus *TEN-T* ceļu tīkla posmus starp diviem no minētajiem uzlādes parkiem, kas atrodas vairāk nekā 120 km attālumā viens no otra.
3. *TEN-T* ceļu tīklā abos braukšanas virzienos var izvietot vienu publiski pieejamu uzlādes parku, kas paredzēts lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka:
- a) uzlādes parks ir viegli pieejams abos braukšanas virzienos;
 - b) par uzlādes parku ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes; un
 - c) abos braukšanas virzienos ir izpildītas 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punktu individuālo izejas jaudu vienā braukšanas virzienā.

4. Atkāpjoties no šā panta 1. punkta, gadījumos, ja uz *TEN-T* tīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 2000 lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu, dalībvalstis var noteikt, ka publiski pieejams uzlādes parks, kas paredzēts lielas noslodzes transportlīdzekļiem, apkalpo abus braukšanas virzienus, ar noteikumu, ka ir izpildītas šā panta 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes parka kopējo izejas jaudu, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punktu individuālo izejas jaudu vienā braukšanas virzienā, un ka uzlādes parks ir viegli pieejams abos braukšanas virzienos un ir izvietotas pietiekamas virziena norādes uz to. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresā ziņojuma.

5. Atkāpjoties no šā panta 1. punkta, gadījumos, ja uz *TEN-T* tīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 2000 lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu, dalībvalstis var par līdz 50 % samazināt kopējo izejas jaudu saskaņā ar šā panta 1. punktu prasītajam publiski pieejamam uzlādes parkam, kas paredzēts lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka minētais uzlādes parks apkalpo tikai vienu braukšanas virzienu un ka tiek ievērotas pārējās šā panta 1. punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem, uzlādes punktu skaitu un uzlādes punktu individuālo izejas jaudu. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresā ziņojuma.
6. Atkāpjoties no prasības par maksimālo 60 km attālumu starp publiski pieejamiem uzlādes parkiem, kas paredzēti lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un noteikti šā panta 1. punkta c) apakšpunktā, dalībvalstis šādiem uzlādes parkiem var atļaut lielāku attālumu līdz 100 km uz *TEN-T* pamattīkla ceļiem, ja to kopējā vidējā dienas satiksmes intensitāte gadā ir mazāka par 800 lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ar noteikumu, ka ir izvietotas atbilstīgas virziena norādes par attālumu starp uzlādes parkiem. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresā ziņojuma.

7. Ja dalībvalsts ir paziņojusi Komisijai par gadījumu, kad tā ir izmantojusi 6. punktā minēto atkāpi, 1. punkta a) apakšpunktā noteikto prasību attiecībā uz maksimālo attālumu starp uzlādes parkiem uzskata par izpildītu.
8. Atkāpjoties no 1. punkta a), b), c) un d) apakšpunktā noteiktajām prasībām, kas attiecas uz lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes parku kopējo izejas jaudu, un no 1. punkta c) apakšpunktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp minētajiem uzlādes parkiem, Kipra var iesniegt Komisijai pamatotu pieprasījumu atļaut piemērot zemākas prasības attiecībā uz lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes parku kopējās izejas jaudas līmeni vai pieprasījumu atļaut piemērot lielāku maksimālo attālumu līdz 100 km starp minētajiem uzlādes parkiem, vai abus šos pieprasījumus, ar noteikumu, ka šāds pieprasījums nekavētu lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu kustību minētajā dalībvalstī.

Komisija sešu mēnešu laikā pēc tam, kad tā ir saņēmusi pamatoto pieprasījumu, kas iesniegts, ievērojot pirmo daļu, pieņem lēmumu, kā pamatots katrā atsevišķā gadījumā. Jebkura atļauja, kas Kiprai piešķirta saskaņā ar šādu lēmumu, ir derīga ne ilgāk kā četrus gadus. Ja Kipra vēlas pagarināt atļaujas derīguma termiņu, tā pirms atļaujas termiņa beigām var iesniegt Komisijai vēl vienu pamatotu pieprasījumu.

9. Līdz 2030. gada 31. decembrim kaimiņos esošās dalībvalstis panāk, ka 1. punkta c) un d) apakšpunktā minētie maksimālie attālumi *TEN-T* ceļu pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā ceļu tīkla pārrobežu posmos netiek pārsniegti. Pirms minētā datuma īpašu uzmanību pievērš pārrobežu posmiem, un kaimiņos esošās dalībvalstis dara visu iespējamo, lai ievērotu minētos maksimālos attālumus, tiklīdz tās izvieta uzlādes infrastruktūru *TEN-T* ceļu tīkla pārrobežu posmos.

5. pants

Uzlādes infrastruktūra

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

Publiski pieejamos uzlādes punktos, kas ierīkoti no ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena], *ad hoc* uzlāde ir iespējama, izmantojot Savienībā plaši izmantotu maksājumu instrumentu. Šajā nolūkā uzlādes punktu operatori minētajos punktos pieņem elektroniskos maksājumus, izmantojot maksājumu pakalpojumiem paredzētus termināļus un ierīces, tostarp vismaz vienu no šādām ierīcēm:

- a) maksājumu karšu lasītāji;

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

No 2027. gada 1. janvāra uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visi to apkalpotie publiski pieejamie uzlādes punkti, kuru izejas jauda ir 50 kW vai lielāka un kuri izvietoti *TEN-T* ceļu tīklā vai drošā un aizsargātā stāvvietā, tostarp uzlādes punkti, kas ierīkoti pirms ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena], atbilst a) vai b) apakšpunkta prasībām.

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

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

2. Ja uzlādes punktu operatori to apkalpotā publiski pieejamā uzlādes punktā piedāvā automātisku autentifikāciju, viņi nodrošina, ka galalietotājiem vienmēr ir tiesības neizmantojot automātisko autentifikāciju, un tā vietā veikt vai nu transportlīdzekļa *ad hoc* uzlādi, kā noteikts 1. punktā, vai arī izmantot citu līgumisku uzlādes risinājumu, kas tiek piedāvāts minētajā uzlādes punktā. Uzlādes punktu operatori katrā publiski pieejamā uzlādes punktā, kuru tie apkalpo un kurā tie dara pieejamu automātisko autentifikāciju, minēto iespēju galalietotājiem parāda skaidri un piedāvā ērtā veidā.
3. Publiski pieejamu uzlādes punktu operatoru noteiktās cenas ir samērīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas. Publiski pieejamo uzlādes punktu operatori nediskriminē ar cenām, ko tie piemēro galalietotājiem un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem vai starp dažādiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem. Tomēr cenu līmeni drīkst diferencēt, bet tikai tad, ja diferenciacija ir samērīga un objektīvi pamatota.
4. Publiski pieejamos uzlādes punktus, kuru izejas jauda ir 50 kW vai lielāka, operatora noteiktā *ad hoc* cena pamatojas uz piegādātās elektroenerģijas cenu par kWh. Turklāt minēto uzlādes punktu operatori var iekasēt izmantošanas maksu, piemērojot cenu par minūti, lai atturētu no uzlādes punkta ilgstošas aizņemšanas.

Tādu publiski pieejamu uzlādes punktu operatori, kuru izejas jauda ir 50 kW vai lielāka, uzlādes stacijās norāda *ad hoc* cenu par kWh un jebkādu iespējamo izmantošanas maksu, kas izteikta cenā par minūti, lai galalietotājiem pirms uzlādes sesijas sākšanas būtu zināma minētā informācija un būtu vieglāk salīdzināt cenas.

Tādu publiski pieejamu uzlādes punktu operatori, kuru izejas jauda ir mazāka par 50 kW, uzlādes stacijās, kuras tie apkalpo, informāciju par *ad hoc* cenu dara skaidri un viegli pieejamu kopā ar visiem tās cenas komponentiem, lai galalietotājiem pirms uzlādes sesijas sākšanas būtu zināma minētā informācija un būtu vieglāk salīdzināt cenas. Piemērojamās cenas komponentus norāda šādā secībā:

- cena par kWh;
- cena par minūti;
- cena par sesiju; un
- jebkurš cits piemērojams cenas komponents.

Pirmo un otro daļu piemēro visiem uzlādes punktiem, kas ierīkoti no ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena].

5. Cenas, ko mobilitātes pakalpojumu sniedzēji piemēro galalietotājiem, ir samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji pirms iecerētās uzlādes sesijas sākšanas galalietotājiem dara pieejamu visu informāciju par cenu, kas attiecas uz minēto uzlādes sesiju, izmantojot brīvi pieejamus, plaši atbalstītus elektroniskos līdzekļus, skaidri nošķirot visus cenas komponentus, tostarp piemērojamās e-viesabonēšanas izmaksas un citas maksas vai nodevas, ko piemēro mobilitātes pakalpojumu sniedzējs. Nodevas ir samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji nepiemēro nekādas papildu maksas par pārrobežu e-viesabonēšanu.
6. Dalībvalstis nodrošina, ka to iestādes regulāri uzrauga uzlādes infrastruktūras tirgu un jo īpaši uzrauga uzlādes punktu operatoru un mobilitātes pakalpojumu sniedzēju atbilstību 3. un 5. punktam. Dalībvalstis arī cenšas nodrošināt, ka to iestādes regulāri uzrauga iespējami negodīgu komercpraksi, kas ietekmē patērētājus.
7. Ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena] uzlādes punktu operatori nodrošina, ka visi to apkalpotie publiski pieejamie uzlādes punkti ir savienoti digitāli.
8. Uzlādes punktu operatori nodrošina, lai visi to apkalpotie publiski pieejamie uzlādes punkti, kas uzbūvēti pēc ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena] vai renovēti pēc ... [seši mēneši pēc 26. pantā minētās piemērošanas sākuma dienas] spēj veikt viedo uzlādi.

9. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka stāvvietās un atpūtas zonās *TEN-T* autoceļu tīklā, kur ir uzstādīta alternatīvo degvielu infrastruktūra, tiek izvietotas pienācīgas norādes par precīzu alternatīvo degvielu infrastruktūras atrašanās vietu.
10. Publiski pieejamu uzlādes punktu operatori līdz ... [1 gads pēc 26. pantā minētās piemērošanas sākuma dienas] nodrošina, ka visiem to apkalpotajiem publiski pieejamajiem līdzstrāvas uzlādes punktiem ir uzstādīts fiksēts uzlādes kabelis.
11. Ja uzlādes punkta operators nav minētā punkta īpašnieks, tad saskaņā ar savstarpēju vienošanos īpašnieks dara pieejamu operatoram uzlādes punktu, kura tehniskie raksturlielumi ļauj operatoram izpildīt 2., 7., 8. un 10. punktā noteikto pienākumu.

6. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz autotransporta līdzekļu ūdeņraža uzpildes infrastruktūru

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

Šajā nolūkā dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim publiski pieejamās ūdeņraža uzpildes stacijas, kuru minimālā kumulatīvā jauda ir 1 tonna dienā un kuras ir aprīkotas ar vismaz 700 bāru uzpildes iekārtu, *TEN-T* pamattīklā ir izvietotas ne vairāk kā 200 km attālumā viena no otras.

Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim katrā pilsētas mezglā tiek izvietota vismaz viena publiski pieejama ūdeņraža uzpildes stacija. Dalībvalstis nodrošina, ka tiek veikta analīze, lai noskaidrotu šādu uzpildes staciju labāko atrašanās vietu, un ka šajā analīzē tiek jo īpaši izskatīta šādu uzpildes staciju izvietošana multimodālos mezglos, kur tās varētu apgādāt arī citus transporta veidus.

Dalībvalstis savos valsts politikas regulējumos izklāsta skaidru lineāru trajektoriju ceļā uz 2030. gada mērķrādītāju sasniegšanu, kā arī skaidru indikatīvu mērķrādītāju 2027. gadam, kas nodrošina pietiekamu *TEN-T* pamattīkla pārklājumu, lai apmierinātu tirgus vajadzības.

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

4. Atkāpjoties no šā panta 1. punkta, gadījumos, ja uz *TEN-T* pamattīkla ceļiem gada vidējā dienas kopējā satiksmes intensitāte ir mazāka par 2000 lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ja infrastruktūras ieviešanu nevar pamatot ar sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu novērtējumu, dalībvalstis var par līdz 50 % samazināt publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes staciju izejas jaudu, kas prasīta saskaņā ar šā panta 1. punktu, ar noteikumu, ka tiek ievērotas minētajā punktā noteiktās prasības attiecībā uz maksimālo attālumu starp ūdeņraža uzpildes stacijām un uzpildes iekārtas spiedienu. Dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem gadījumiem, kad tās ir izmantojušas šajā punktā minēto atkāpi. Dalībvalstis ik pēc diviem gadiem pārskata minētos gadījumus kā daļu no 15. pantā minētā valsts progresa ziņojuma.
5. Atkāpjoties no 1. punkta, ja infrastruktūras ieviešanas izmaksas nav samērīgas ar ieguvumiem, tostarp ieguvumiem vides jomā, dalībvalstis var nolemt šā panta 1. punktu nepiemērot:
- a) LESD 349. pantā minētajiem Savienības tālākajiem reģioniem; vai
 - b) salām, uz kurām attiecas mazu savienotu sistēmu vai mazu izolētu sistēmu definīcija saskaņā ar Direktīvu (ES) 2019/944.

Šādos gadījumos dalībvalstis pamato savu lēmumu un visu attiecīgo informāciju dara pieejamu savas valsts politikas regulējumos.

7. pants

Ūdeņraža uzpildes infrastruktūra

1. Ūdeņraža uzpildes punktu operatori to apkalpotajās publiski pieejamajās uzpildes punktos nodrošina galalietotājiem iespēju veikt *ad hoc* uzpildi.

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

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

Publiski pieejamām ūdeņraža uzpildes stacijām, kas ierīkotas pēc ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena], šajā punktā izklāstītās prasības piemēro no to ierīkošanas brīža. Publiski pieejamām ūdeņraža uzpildes stacijām, kas ierīkotas pirms ... [26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena], šajā punktā izklāstītās prasības piemēro no ... [seši mēneši pēc 26. pantā minētās piemērošanas sākuma dienas].

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

2. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu operatoru noteiktās cenas ir samērīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas. Publiski pieejamo ūdeņraža uzpildes punktu operatori nediferencē ar cenām, ko tie piemēro galalietotājiem un mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem, vai starp dažādiem mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem. Tomēr cenu līmeni drīkst diferencēt, bet tikai tad, ja diferenciācija ir objektīvi pamatota.
3. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu operatori to apkalpotajās publiski pieejamās ūdeņraža uzpildes stacijās skaidri parāda informāciju par *ad hoc* cenu par kg, lai galalietotājiem pirms uzlādes sesijas sākšanas būtu zināma minētā informācija un būtu vieglāk salīdzināt cenas.

4. Publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes staciju operatori var sniegt ūdeņraža uzpildes pakalpojumus klientiem uz līguma pamata, arī citu mobilitātes pakalpojumu sniedzēju vārdā un uzdevumā. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji galalietotājiem nosaka samērīgas, pārredzamas un nediskriminējošas cenas. Mobilitātes pakalpojumu sniedzēji dara pieejamu galalietotājiem visu informāciju par cenu, kas attiecas uz viņu paredzēto uzpildes sesiju, pirms tās sākšanas, izmantojot brīvi pieejamus, plaši atbalstītus elektroniskos līdzekļus, skaidri nošķirot visus ūdeņraža uzpildes punkta operatora noteiktos cenas komponentus, tostarp piemērojamās e-viesabonēšanas izmaksas un citas maksas vai nodevas, ko tie piemēro.

8. pants

Sašķidrināta metāna infrastruktūra autotransporta līdzekļiem

Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2024. gada 31. decembrim vismaz *TEN-T* pamattīklā tiek izvietots atbilstošs skaits publiski pieejamu sašķidrināta metāna uzpildes punktu, lai nodrošinātu, ka ar sašķidrinātu metānu darbināmi lielas noslodzes transportlīdzekļi var pārvietoties visā Savienībā, ja ir pieprasījums un ja vien izmaksas nav nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, arī ieguvumiem vides jomā.

9. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz krasta elektroapgādi jūras ostās

1. Dalībvalstis nodrošina, ka *TEN-T* jūras ostās tiek nodrošināta jūras konteinerkuģu un jūras pasažieru kuģu minimālā krasta elektroapgāde.

Šajā sakarā tās veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka līdz 2029. gada 31. decembrim:

- a) *TEN-T* pamattīkla jūras ostas un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostas —, kurās jūras konteinerkuģu ar bruto tilpību virs 5000 tonnām vidējais ikgadējais vizīšu skaits ar pietauvošanos pietātnē, iepriekšējos trīs gados pārsniedz 100, — ir aprīkotas tā, lai katru gadu nodrošinātu krasta elektroapgādi vismaz 90 % no visiem ostā pietājušajiem jūras konteinerkuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, kuri pietauvoti pietātnē attiecīgajā jūras ostā;
- b) *TEN-T* pamattīkla jūras ostas un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostas —, kurās jūras Ro-Ro pasažieru kuģu ar bruto tilpību virs 5000 tonnām un jūras ātrgaitas pasažieru kuģu ar bruto tilpību virs 5000 tonnām vidējais ikgadējais vizīšu skaits ar pietauvošanos pietātnē iepriekšējos trīs gados pārsniedz 40, — ir aprīkotas tā, lai katru gadu nodrošinātu krasta elektroapgādi vismaz 90 % no visiem ostā pietājušajiem jūras Ro-Ro pasažieru kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām un jūras ātrgaitas pasažieru kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, kuri pietauvoti pietātnē attiecīgajā jūras ostā;

c) *TEN-T* pamattīkla jūras ostas un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostas —, kurās jūras pasažieru kuģu ar bruto tilpību virs 5000, kas nav jūras Ro-Ro pasažieru kuģi un jūras ātrgaitas pasažieru kuģi, vidējais ikgadējais vizīšu skaits ar pietauvošanos pietātnē iepriekšējos trīs gados pārsniedz 25, — ir aprīkotas tā, lai katru gadu nodrošinātu krasta elektroapgādi vismaz 90 % no visiem ostā pietājušajiem jūras pasažieru kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, kas nav jūras Ro-Ro pasažieru kuģi un jūras ātrgaitas pasažieru kuģi, un ir pietauvoti pietātnē attiecīgajā jūras ostā.

2. Regulas (ES) 2023/...⁺ 6. panta 5. punkta a), b), c), e) un g) apakšpunktā minēto kuģu pietāšanu ostā neņem vērā, nosakot to kuģu kopējo skaitu, kuri pietāj ostā un kuri saskaņā ar šā panta 1. punktu ir pietauvoti pietātnē attiecīgajā jūras ostā.
3. Ja *TEN-T* pamattīkla jūras ostas vai *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras osta atrodas uz salas, vai LESD 349. pantā minētā tālākā reģionā vai Seūtas un Meliljas teritorijā, kas nav tieši savienota ar kontinentālās daļas elektrotīklu, vai — tālākā reģiona vai Seūtas un Meliljas gadījumā — ar kaimiņvalsts elektrotīklu, šā panta 1. punktu nepiemēro, kamēr šāds pieslēgums nav pabeigts vai nav pietiekama vietējā elektroenerģijas ražošanas jauda no nefosiliem enerģijas avotiem, lai apmierinātu attiecīgi salas, tālākā reģiona vai Seūtas un Meliljas vajadzības.

⁺ OV: Lūgums tekstā ievietot dokumentā PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) ietvertās regulas numuru.

10. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz krasta elektroapgādi iekšējo ūdensceļu ostās

Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) līdz 2024. gada 31. decembrim visās *TEN-T* pamattīkla iekšējo ūdensceļu ostās ir izvietota vismaz viena iekārta, kas nodrošina iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu krasta elektroapgādi;
- b) līdz 2029. gada 31. decembrim visās *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu ostās ir izvietota vismaz viena iekārta, kas nodrošina iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu krasta elektroapgādi.

11. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz sašķidrināta metāna piegādi jūras ostās

- 1. Dalībvalstis nodrošina, ka 2. punktā minētajās *TEN-T* pamattīkla jūras ostās tiek izvietots atbilstošs skaits sašķidrināta metāna uzpildes punktu, lai līdz 2024. gada 31. decembrim panāktu, ka jūras kuģi var pārvietoties visā *TEN-T* pamattīklā. Dalībvalstis vajadzības gadījumā sadarbojas ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm, lai nodrošinātu atbilstīgu *TEN-T* pamattīkla pārklājumu.

2. Dalībvalstis savos valstu politikas regulējumos izraugās tās *TEN-T* pamattīkla jūras ostas, kam jānodrošina piekļuve 1. punktā minētajiem sašķidrināta metāna uzpildes punktiem, ņemot vērā ostas attīstību, esošos sašķidrināta metāna uzpildes punktus un faktisko tirgus pieprasījumu, gan īstermiņā, gan ilgtermiņā, kā arī citas norises.

12. pants

Mērķrādītāji attiecībā uz stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visās *TEN-T* pamattīkla lidostās un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostās tiek nodrošināta stāvošu gaisa kuģu elektroapgāde:
 - a) līdz 2024. gada 31. decembrim — visās gaisa kuģu kontaktstāvvietās, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus vai iekrautu vai izkrautu kravu;
 - b) līdz 2029. gada 31. decembrim — visās gaisa kuģu attālinātās stāvvietās, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, lai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus un/vai iekrautu vai izkrautu kravu.
2. Dalībvalstis var atbrīvot *TEN-T* tīkla lidostas, kurās pēdējo trīs gadu laikā ir veikts mazāk nekā 10 000 komerciālo lidojumu gadā, no pienākuma nodrošināt stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi visās gaisa kuģu attālinātajās stāvvietās.

3. Šā panta 1. punktu nepiemēro īpašām atledošanas apstrādei paredzētajām stāvvietām, stāvvietām noteiktās militārās zonās un stāvvietām, kas īpaši paredzētas vispārējas nozīmes aviācijas gaisa kuģiem, kuru maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 5,7 tonnām.
4. Dalībvalstis vēlākais no 2030. gada 1. janvāra veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar 1. punktu piegādātā elektroenerģija nāk no elektrotīkla vai tiek ražota uz vietas bez fosilajām degvielām.

13. pants

Dzelzceļa infrastruktūra

Attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūru, uz kuru neattiecas Regula (ES) Nr. 1315/2013, dalībvalstis novērtē alternatīvo degvielu tehnoloģiju un dzinēju sistēmu, piemēram, ar ūdeņradi vai bateriju darbināmu vilcienu, izstrādi dzelzceļa posmiem, kurus tehnisku vai izmaksu efektivitātes apsvērumu dēļ nevar pilnībā elektrificēt, un attiecīgā gadījumā novērtē jebkādas uzlādes un uzpildes infrastruktūras vajadzības.

14. pants

Valstu politikas regulējumi

1. Katra dalībvalsts līdz 2024. gada 31. decembrim sagatavo un nosūta Komisijai projektu valsts politikas regulējumam par alternatīvo degvielu tirgus attīstību transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanu.

2. Minētajā valsts politikas regulējumā ietver vismaz šādus elementus:
- a) novērtējums par tirgus pašreizējo situāciju un turpmāko attīstību attiecībā uz alternatīvajām degvielām transporta nozarē un par alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, apsverot alternatīvo degvielu infrastruktūras intermodālo pieejamību un attiecīgā gadījumā pārrobežu nepārtrauktību, kā arī alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību salās un tālākajos reģionos;
 - b) valstu mērķrādītāji un mērķi saskaņā ar 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. un 12. pantu, attiecībā uz kuriem šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji;
 - c) rīcībspolitikas un pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegti šā punkta b) apakšpunktā norādītie obligātie mērķrādītāji un mērķi;
 - d) plānotie vai pieņemtie pasākumi, kas veicina piesaistītajiem transportlīdzekļu parkiem paredzētas alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, īpaši ņemot vērā uzlādes stacijas un ūdeņraža uzpildes stacijas sabiedriskā transporta pakalpojumiem un uzlādes stacijas automobiļu koplietošanai;
 - e) plānotie vai pieņemtie pasākumi, kas veicina un sekmē mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādes staciju ieviešanu privātās vietās, kas nav publiski pieejamas;

- f) plānotie vai pieņemtie pasākumi alternatīvo degvielu infrastruktūras veicināšanai pilsētu mezglos, īpaši attiecībā uz publiski pieejamiem uzlādes punktiem;
- g) plānotie vai pieņemtie pasākumi, kas veicina pietiekamu skaitu publiski pieejamu lieljaudas uzlādes punktu;
- h) plānotie vai pieņemtie pasākumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka uzlādes punktu ierīkošana un ekspluatācija, arī divvirzienu uzlādes punktu ģeogrāfiskais sadalījums, veicina energosistēmas elastību un atjaunīgās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos elektrosistēmā;
- i) pasākumi, kas nodrošina, ka publiski pieejami uzlādes un uzpildes punkti alternatīvām degvielām ir piekļūstami vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām ar invaliditāti atbilstīgi Direktīvas (ES) 2019/882 piekļūstamības prasībām;
- j) plānotie vai pieņemtie pasākumi, kas novērš iespējamus šķēršļus plānošanai, atļauju piešķiršanai, iepirkumam un ekspluatācijai alternatīvo degvielu infrastruktūras jomā;
- k) pārskats par pašreizējo stāvokli, perspektīvām un plānotajiem pasākumiem attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu jūras ostās, izņemot sašķidrināta metāna un krasta elektroapgādi jūras peldlīdzekļu vajadzībām, īpaši attiecībā uz ūdeņradi, amonjaku, metanolu un elektroenerģiju;

- l) pārskats par pašreizējo stāvokli, perspektīvām un plānotajiem pasākumiem attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, tostarp mērķrādītājiem, galvenajiem atskaites punktiem un nepieciešamo finansējumu, ar ūdeņradi vai baterijām darbināmiem vilcieniem tajos *TEN-T* dzelzceļa posmos, kurus nevar elektrificēt;
- m) pārskats par pašreizējo stāvokli, perspektīvām un plānotajiem pasākumiem attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu lidostās, izņemot stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi, piemēram, attiecībā uz gaisa kuģu elektrouzlādi un ūdeņraža uzpildi;
- n) pārskats par pašreizējo stāvokli, perspektīvām un plānotajiem pasākumiem attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu iekšējo ūdensceļu navigācijā, piemēram, attiecībā uz elektroenerģiju un ūdeņradi.

3. Minētajā valsts politikas regulējumā var ietvert šādus elementus:

- a) pārskats par pašreizējo stāvokli, perspektīvām un plānotajiem pasākumiem attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu jūras ostās, piemēram, attiecībā uz elektroenerģiju un ūdeņradi, ostas pakalpojumiem, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2017/352¹;

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

- b) valstu mērķrādītāji un pasākumi alternatīvo degvielu infrastruktūras veicināšanai autoceļu tīklos, kas nav iekļauti *TEN-T* pamattīklā vai *TEN-T* visaptverošajā tīklā, jo īpaši attiecībā uz publiski pieejamiem uzlādes punktiem;
 - c) pasākumi, kuru mērķis ir garantēt piekļuvi uzlādes un uzpildes infrastruktūrai visā dalībvalsts teritorijā, īpašu uzmanību pievēršot lauku apvidiem, lai nodrošinātu to piekļūstamību un teritoriālo kohēziju;
 - d) pasākumi, kas nodrošina, ka valsts līmenī publiski pieejamas alternatīvo degvielu infrastruktūras blīvums atbilst apdzīvotības blīvumam;
 - e) valstu mērķrādītāji un mērķi alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai saistībā ar a), b), c) un d) apakšpunktu, attiecībā uz kuriem šajā regulā ir noteikti obligātie valstu mērķrādītāji.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā tiek ņemtas vērā to teritorijās esošo dažādo transporta veidu vajadzības.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā attiecīgi tiek ņemtas vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, īpaši attiecībā uz sabiedriskā transporta uzlādes un uzpildes infrastruktūru, kā arī attiecīgo ieinteresēto personu intereses.

6. Vajadzības gadījumā dalībvalstis sadarbojas, konsultējoties vai izmantojot kopīgus politikas regulējumus, lai nodrošinātu, ka pasākumi, kas vajadzīgi šīs regulas mērķu sasniegšanai, ir saskaņoti un koordinēti. Konkrētāk, dalībvalstis sadarbojas alternatīvo degvielu izmantošanas stratēģiju izstrādē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanā ūdensceļu transporta jomā. Sadarbības procesā dalībvalstīm palīdz Komisija.
7. Alternatīvo degvielu infrastruktūras atbalsta pasākumi atbilst attiecīgajiem Savienības noteikumiem par valsts atbalstu.
8. Katra dalībvalsts savu valsts politikas regulējuma projektu dara publiski pieejamu un nodrošina, ka sabiedrībai laikus tiek dotas reālas iespējas piedalīties valsts politikas regulējuma projekta sagatavošanā.
9. Komisija novērtē valstu politikas regulējumu projektus un var sniegt ieteikumus dalībvalstīm. Minētos ieteikumus sniedz ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc šā panta 1. punktā minētā valsts politikas regulējuma projekta iesniegšanas. Tajos īpaši var pievērsties šādiem jautājumiem:
 - a) mērķrādītāju un mērķu vērienīgums, lai izpildītu 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11., 12. un 13. pantā noteiktos pienākumus;
 - b) rīcībpolitikas un pasākumi, kas saistīti ar valstu mērķrādītājiem un mērķiem.

10. Katra dalībvalsts savā galīgajā valsts politikas regulējumā pienācīgi ņem vērā visus Komisijas ieteikumus. Ja attiecīgā dalībvalsts ieteikumus vai būtisku to daļu neņem vērā, šī dalībvalsts sniedz Komisijai rakstisku pamatojumu.
11. Līdz 2025. gada 31. decembrim katra dalībvalsts savu galīgo valsts politikas regulējumu izstrādā viegli lasāmā un saprotamā formātā un paziņo Komisijai. Komisija šos galīgos valstu politikas regulējumus dara publiski pieejamus.

15. pants

Valstu ziņošana

1. Līdz 2027. gada 31. decembrim un pēc tam reizi divos gados katra dalībvalsts iesniedz Komisijai atsevišķu valsts progresu ziņojumu par valsts politikas regulējuma īstenošanu. Ziņojumu sagatavo viegli lasāmā un saprotamā formātā, un Komisija to dara publiski pieejamu.
2. Valsts progresu ziņojumā ietver I pielikumā uzskaitīto informāciju un vajadzības gadījumā attiecīgu pamatojumu par to, kādā līmenī ir sasniegti 14. panta 2. punktā minētie valstu mērķrādītāji un mērķi, kā arī pasākumus, kas jāveic, lai šos mērķrādītājus un mērķus sasniegtu turpmāk.

3. Dalībvalstis līdz 2024. gada 30. jūnijam un pēc tam reizi trijos gados novērtē, kā uzlādes punktu ieviešana un ekspluatācija varētu sekmēt to, ka elektrotransportlīdzekļi vēl vairāk veicina energosistēmas elastību, tostarp to dalību balansēšanas tirgū, un atjaunīgās elektroenerģijas turpmāku absorbciju. Minētajā novērtējumā ņem vērā visu veidu uzlādes punktus, arī tos, kas piedāvā viedo un divvirzienu uzlādi un visas izejas jaudas, — gan publiskos, gan privātos —, un sniedz ieteikumus attiecībā uz uzlādes punkta veidu, atbalsta tehnoloģiju un ģeogrāfisko sadalījumu, lai veicinātu lietotāju spēju sistēmā integrēt savus elektrotransportlīdzekļus. Minētajā novērtējumā nosaka atbilstīgus pasākumus, kas jāīsteno, lai izpildītu šajā regulā noteiktās prasības, tostarp pasākumus, kas nodrošina infrastruktūras plānošanas saskaņotību ar attiecīgā tīkla plānošanu. Minētajā novērtējumā ņem vērā visu ieinteresēto personu ieguldījumu, un to dara publiski pieejamu. Katra dalībvalsts var pieprasīt, lai minēto novērtējumu veic regulatīvā iestāde. Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, dalībvalstis vajadzības gadījumā veic atbilstīgus pasākumus papildu uzlādes punktu ieviešanai un minētos pasākumus iekļauj šā panta 1. punktā minētajos valstu progresā ziņojumos. Minēto novērtējumu un pasākumus sistēmu operatori ņem vērā tīkla attīstības plānos, kas minēti Direktīvas (ES) 2019/944 32. panta 3. punktā un 51. pantā.

4. Pamatojoties uz pārvades sistēmas operatoru un sadales sistēmas operatoru sniegtajiem ievaddatiem, katras dalībvalsts regulatīvā iestāde līdz 2024. gada 30. jūnijam un pēc tam reizi trijos gados novērtē divvirzienu uzlādes potenciālo ietekmi uz lietošanas un sistēmas izmaksu samazināšanos un atjaunīgās elektroenerģijas īpatsvara palielināšanos elektroenerģijas sistēmā. Novērtējumu dara publiski pieejamu. Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, dalībvalstis vajadzības gadījumā veic atbilstīgus pasākumus, ar ko pielāgo divvirzienu uzlādes punktu pieejamību un ģeogrāfisko sadalījumu privātās teritorijās, un iekļauj tos 1. punktā minētajā progresa ziņojumā.

16. pants

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

Līdz ... [seši mēneši pēc 26. pantā minētās piemērošanas sākuma dienas] Komisija pieņem norādījumus un veidnes attiecībā uz to valsts politikas regulējumu saturu, struktūru un formātu, kas dalībvalstīm jāiesniedz saskaņā ar 14. pantu, un to valstu progresa ziņojumu saturu, kas dalībvalstīm jāiesniedz saskaņā ar 15. panta 1. punktu. Komisija var pieņemt norādījumus un veidnes, kas atvieglotu jebkādu citu šīs regulas noteikumu efektīvu piemērošanu visā Savienībā.

17. pants

Valstu politikas regulējumu un valstu progresu ziņojumu pārskatīšana

1. Līdz 2026. gada 31. decembrim Komisija novērtē valstu politikas regulējumus, ko dalībvalstis paziņojušas saskaņā ar 14. panta 11. punktu, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šo valstu politikas regulējumu novērtējumu un to saskaņotību Savienības līmenī, arī pirmo novērtējumu par 14. panta 2. punktā minēto valstu mērķrādītāju un mērķu paredzamo sasniegšanas līmeni.
2. Komisija novērtē valstu progresu ziņojumus, ko dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 15. panta 1. punktu, un attiecīgi sniedz ieteikumus dalībvalstīm, lai nodrošinātu šajā regulā noteikto mērķu sasniegšanu un pienākumu izpildi.
3. Attiecīgā dalībvalsts sešu mēnešu laikā pēc 2. punktā minēto ieteikumu saņemšanas paziņo Komisijai to, kā tā minētos ieteikumus plāno īstenot. Ja attiecīgā dalībvalsts nolemj ieteikumus vai būtisku to daļu neīstenot, tā sniedz Komisijai savas rīcības pamatojumu.

4. Dalībvalsts pēc 3. punktā minētā paziņojuma vai pamatojuma iesniegšanas nākamajā valsts progresa ziņojumā izklāsta, kā tā ir īstenojusi attiecīgos ieteikumus.
5. Vienu gadu pēc tam, kad dalībvalstis, ievērojot 15. panta 1. punktu, iesniegušas valstu progresa ziņojumus, Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par minēto valstu progresa ziņojumu novērtējumu. Minētajā novērtējumā izvērtē:
 - a) dalībvalstu panākto progresu 14. panta 2. punktā minēto mērķrādītāju un mērķu sasniegšanā, tostarp dalībvalstu atbildes uz Komisijas ieteikumiem saskaņā ar šā panta 2. punktu;
 - b) alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības saskaņotību Savienības līmenī.
6. Pamatojoties uz 14. panta 11. punktā minētajiem galīgajiem valstu politikas regulējumiem, 15. panta 1. punktā minētajiem valstu progresa ziņojumiem un 18. panta 1. punktā minētajiem ziņojumiem, Komisija dara publiski pieejamu un regulāri atjaunina informāciju par valstu mērķrādītājiem un mērķiem, ko katra dalībvalsts iesniegusi attiecībā uz:
 - a) publiski pieejamu uzlādes punktu un uzlādes staciju skaitu atsevišķi par mazas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētiem uzlādes punktiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētiem uzlādes punktiem un uzlādes stacijām un saskaņā ar III pielikumā noteikto iedalījumu kategorijās;

- b) publiski pieejamu ūdeņraža uzpildes punktu skaitu;
- c) krasta elektroapgādes infrastruktūru *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostās un iekšējo ūdensceļu ostās;
- d) stāvošu gaisa kuģu elektroapgādes infrastruktūru *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostās;
- e) sašķidrināta metāna uzpildes punktu skaitu *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostās un iekšējo ūdensceļu ostās;
- f) mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu sašķidrināta metāna uzpildes punktu skaitu;
- g) mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu *CNG* uzpildes punktu skaitu;
- h) citu alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes punktiem *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla jūras ostās un iekšējo ūdensceļu ostās;
- i) citu alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes punktiem *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostās;
- j) dzelzceļa transportam paredzētiem alternatīvo degvielu uzlādes un uzpildes punktiem.

18. pants
Progresā pārraudzība

1. Līdz ... [nākamais gads pēc gada, kad ir 26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena] 31. martam un pēc tam katru gadu līdz 31. martam dalībvalstis saskaņā ar III pielikuma prasībām paziņo Komisijai kopējo kumulatīvo uzlādes izejas jaudu un publiski pieejamo uzlādes punktu skaitu, kā arī to baterijas elektrotansportlīdzekļu un ārēji lādējamu hibrīdtransportlīdzekļu skaitu, kas to teritorijā reģistrēti līdz iepriekšējā gada 31. decembrim.
2. Neskarot LESD 258. pantā paredzēto procedūru, ja no šā panta 1. punktā minētā ziņojuma vai no jebkādas Komisijai pieejamas informācijas izriet, ka dalībvalsts nav sasniegusi 3. panta 1. punktā minētos valsts mērķrādītājus, Komisija var izdot attiecīgu konstatējumu un ieteikt attiecīgajai dalībvalstij veikt korektīvus pasākumus, lai sasniegtu valsts mērķrādītājus. Trīs mēnešu laikā pēc Komisijas konstatējuma saņemšanas attiecīgā dalībvalsts Komisijai paziņo:
 - a) korektīvos pasākumus, ko tā plāno īstenot, lai sasniegtu šīs regulas 3. panta 1. punktā noteiktos valsts mērķrādītājus, tostarp jebkādas papildu darbības, ko dalībvalsts paredz īstenot, lai sasniegtu minētos mērķrādītājus; un

- b) skaidru darbību grafiku, kas ļauj novērtēt ikgadējo progresu minēto mērķrādītāju sasniegšanā.

Ja Komisija atzīst, ka korektīvie pasākumi ir apmierinoši, attiecīgā dalībvalsts atjaunina savu jaunāko valsts progresa ziņojumu, kas minēts 15. pantā, ar minētajiem korektīvajiem pasākumiem un iesniedz to Komisijai.

Komisija savus ieteikumus un attiecīgās dalībvalsts korektīvos pasākumus un papildu darbības dara publiski pieejamus.

19. pants

Informācija lietotājiem

1. Tiek darīta pieejama attiecīga, konsekventa un skaidra informācija par tiem tirgū laistajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus var regulāri uzlādēt vai uzpildīt.

Minēto informāciju dara pieejamu:

- a) mehānisko transportlīdzekļu rokasgrāmatās un mehāniskajos transportlīdzekļos — to veic ražotāji, kad minētie transportlīdzekļi tiek laisti tirgū;
- b) uzlādes un uzpildes punktos — to veic uzlādes un uzpildes punktu operatori; un
- c) mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecības vietās — to veic izplatītāji.

2. To, vai transportlīdzekļi un infrastruktūra vai degvielas un transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas šā panta 1. punkts, ir saderīgi, nosaka pēc II pielikuma 10.1. un 10.2. punktā minētajām tehniskajām specifikācijām.

Ja šīs tehniskās specifikācijas atsaucas uz grafisku attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, grafiskais attēlojums ir vienkāršs un viegli saprotams.

Minēto grafisko attēlojumu tā, ka tas ir skaidri redzams, izvieto:

- a) uzpildes punktu operatori uz attiecīgajiem sūkņiem un to sprauslām visos to apkalpotajos uzpildes punktos no dienas, kad degvielas tiek laistas tirgū;
 - b) ražotāji visu degvielas tvertņu uzpildes atveres vāciņu tiešā tuvumā visiem minētajai degvielai ieteiktajiem un piemērotajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kad šādi mehāniskie transportlīdzekļi tiek laisti tirgū.
3. Ja uzpildes stacijā tiek rādītas degvielas cenas, dalībvalstis nodrošina, ka attiecīgā gadījumā, un jo īpaši ūdeņradim, informācijas nolūkos un ievērojot II pielikuma 10.3. punktā minēto alternatīvo degvielu vienības cenu salīdzināšanas kopīgo metodoloģiju, rāda attiecīgo vienības cenu salīdzinājumu..

4. Gadījumos, kad Eiropas standarti, kas paredz degvielas tehniskās specifikācijas, neietver marķēšanas prasības norādīt atbilstību attiecīgajiem standartiem, ja marķēšanas prasības neatsaucas uz grafisku attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmām vai ja marķēšanas prasības nav piemērotas šīs regulas mērķu sasniegšanai, Komisija 1. un 2. punkta vienādas īstenošanas nolūkā var pilnvarot Eiropas standartizācijas organizācijas izstrādāt saderības marķējuma specifikācijas.

Pamatojoties uz saderības marķējuma specifikācijām, kuras Eiropas standartizācijas organizācijas izstrādājušas, ievērojot pirmajā daļā minēto pilnvarojumu, Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko nosaka saderības grafisku atainojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, attiecībā uz degvielām, kuras ir ieviestas Savienības tirgū un kuras saskaņā ar Komisijas novērtējumu veido vismaz 1 % no kopējā pārdotā apjoma vairāk nekā vienā dalībvalstī.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 23. panta 2. punktā.

5. Ja tiek atjaunināti attiecīgo Eiropas standartu marķēšanas noteikumi vai izstrādāti jauni alternatīvo degvielu Eiropas standarti, attiecīgās marķēšanas prasības piemēro visiem uzlādes un uzpildes punktiem ne vēlāk kā 24 mēnešus pēc attiecīgā īstenošanas akta pieņemšanas un visiem tirgū laistiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem no attiecīgā īstenošanas akta spēkā stāšanās dienas.

20. pants

Datu sniegšana

1. Dalībvalstis izraugās Identifikācijas reģistrācijas organizāciju (*IDRO*). *IDRO* līdz ... [viens gads pēc 26. pantā minētās piemērošanas sākuma dienas] izdod un pārvalda unikālos identifikācijas (ID) kodus, ar ko identificē vismaz uzlādes punktu operatorus un mobilitātes pakalpojumu sniedzējus.
2. Līdz ... [viens gads pēc 26. pantā minētās piemērošanas sākuma dienas] publiski pieejamu alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu operatori, vai — saskaņā ar vienošanos starp tiem — minēto punktu īpašnieki nodrošina statisko un dinamisko datu pieejamību par alternatīvo degvielu infrastruktūru, ko tie apkalpo, vai pakalpojumiem, kas ir cieši saistīti ar šādu infrastruktūru, kuru tie nodrošina vai bez maksas nodod ārpakalpojumu sniedzējiem. Dara pieejamus šādus datu veidus:
 - a) statistiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem alternatīvo degvielu uzlādes punktiem un uzpildes punktiem:
 - i) alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu ģeogrāfiskā atrašanās vieta,
 - ii) savienotāju skaits,
 - iii) cilvēkiem ar invaliditāti paredzēto stāvvietu skaits,

- iv) uzlādes stacijas un uzpildes stacijas īpašnieka un operatora kontaktinformācija,
- v) darba laiks;
- b) papildu statistiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem uzlādes punktiem:
 - i) vismaz uzlādes punkta operatora ID kodi,
 - ii) savienotāja tips,
 - iii) strāvas veids (maiņstrāva/līdzstrāva),
 - iv) uzlādes stacijas maksimālā izejas jauda (kW),
 - v) uzlādes punkta maksimālā izejas jauda (kW),
 - vi) transportlīdzekļa tipa savietojamība;
- c) dinamiskie dati par to apkalpotajiem publiski pieejamiem alternatīvo degvielu uzlādes punktiem un uzpildes punktiem:
 - i) darbības statuss (darbojas/nedarbojas),
 - ii) pieejamība (aizņemts/brīvs),
 - iii) *ad hoc* cena,
 - iv) piegādātā elektroenerģija ir 100 % no atjaunīgajiem energoresursiem (jā/nē).

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

3. Katrs publiski pieejamu alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu operators vai — saskaņā ar vienošanos starp tiem — minēto punktu īpašnieks izveido lietojumprogrammu saskarni (API), kas nodrošina brīvu un neierobežotu piekļuvi 2. punktā minētajiem datiem, un informāciju par minēto API iesniedz valsts piekļuves punktam.

Lai nodrošinātu automatizētu un vienotu datu apmaiņu starp publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu operatoriem un datu lietotājiem, katra uzlādes un uzpildes punkta operatora vai — saskaņā ar vienošanos starp tiem — minēto punktu īpašnieka API atbilst kopējām tehniskajām prasībām, ko Komisija noteikusi 6. punktā minētajos deleģētajos aktos.

4. Dalībvalstis līdz 2024. gada 31. decembrim sāk nodrošināt, ka šā panta 2. punktā minētie dati ar savas valsts piekļuves punktu starpniecību atklātā un nediskriminējošā veidā tiek darīti pieejami visiem datu lietotājiem saskaņā ar attiecīgajiem Deleģētās regulas (ES) 2022/670 noteikumiem par šādiem datiem un ievērojot citas papildinošas specifikācijas, ko var pieņemt saskaņā ar šā panta 7. punktu. Ja dalībvalstis apkopo datus savos valsts piekļuves punktos, tās var sniegt minētos datus kopējam Eiropas piekļuves punktam, izmantojot API.

5. Komisija līdz 2026. gada 31. decembrim izveido vienotu Eiropas piekļuves punktu, kas darbojas kā datu vārteja, kura atvieglo piekļuvi 2. punktā minētajiem datiem, kas nāk no dažādiem valstu piekļuves punktiem. Komisija nodrošina, ka vienotajam Eiropas piekļuves punktam ir viegli piekļūt un to var izmantot visi datu lietotāji, un šajā nolūkā izveido, piemēram, īpašu tīmekļa portālu.
6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 22. pantu ar mērķi:
- a) grozīt šā panta 2. punktu, lai — ņemot vērā tehnoloģiju attīstību vai jaunus pakalpojumus, kas darīti pieejami tirgū, — iekļautu papildu datu veidus attiecībā uz publiski pieejamiem alternatīvo degvielu uzlādes punktiem un uzpildes punktiem vai pakalpojumiem, kas ir cieši saistīti ar šādu infrastruktūru un ko minētās infrastruktūras operatori nodrošina vai uztic ārpakalpojumu sniedzējiem; un
 - b) papildināt šo regulu, nosakot kopīgas tehniskās prasības kopīgai lietojumprogrammu saskarnei, lai nodrošinātu automatizētu un vienotu datu apmaiņu starp publiski pieejamu alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu operatoriem un datu lietotājiem.

7. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, kuros nosaka:
- a) specifikācijas, kas papildina Deleģētajā regulā (ES) 2022/670 noteiktās specifikācijas attiecībā uz datu formātu, biežumu un kvalitāti, kādā dara pieejamus datus, kuri minēti šā panta 2. punktā un deleģētajos aktos, kas pieņemti, pamatojoties uz šā panta 6. punktu;
 - b) sīki izstrādātas procedūras, kas nodrošina saskaņā ar šo pantu prasīto datu pieejamību un piekļūstamību.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 23. panta 2. punktā.

Minētie īstenošanas akti neskar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES¹ un uz tās pamata pieņemtos deleģētos un īstenošanas aktus.

8. Šā panta 6. un 7. punktā minētajos deleģētajos un īstenošanas aktos paredz saprātīgus pārejas periodus, pirms tajos ietvertie noteikumi vai to grozījumi kļūst saistoši alternatīvo degvielu uzlādes punktu un uzpildes punktu operatoriem vai īpašniekiem.

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

21. pants

Kopējās tehniskās specifikācijas

1. Piemēro II pielikumā noteiktās tehniskās specifikācijas.
2. Komisija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1025/2012 10. pantu var pieprasīt Eiropas standartizācijas organizācijām izstrādāt Eiropas standartu projektus, kas nosaka tehniskās specifikācijas jomās, kuras minētas šīs regulas II pielikumā un attiecībā uz kurām tā nav pieņēmusi kopējas tehniskās specifikācijas.
3. Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 22. pantu ar mērķi:
 - a) grozīt II pielikumu, ieviešot tehniskās specifikācijas minētajā pielikumā uzskaitītajās zonās, lai nodrošinātu uzlādes un uzpildes infrastruktūras pilnīgu tehnisko sadarbību attiecībā uz fiziskiem savienojumiem, informācijas apmaiņu un cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļuvi minētajām zonām; un
 - b) bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā 12 mēnešus pēc attiecīgo standartu pieņemšanas grozīt II pielikumu, atjauninot atsauces uz standartiem, kas minēti minētajā pielikumā izklāstītajās tehniskajās specifikācijās.
4. Ja 3. punktā minētos deleģētos aktus piemēro esošajām infrastruktūrām, minētie deleģētie akti pamatojas uz izmaksu un ieguvumu analīzi, kas jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei kopā ar minētajiem deleģētajiem aktiem.

5. Ja Eiropas standarti, kuros noteiktas degvielas tehniskās specifikācijas, tiek izstrādāti pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi 19. panta 4. punkta otrajā daļā minēto īstenošanas aktu, un tajos ir iekļauti noteikumi, saskaņā ar kuriem marķējumā jānorāda atbilstība attiecīgajiem standartiem un jāatsaucas uz grafisku attēlojumu, tostarp krāsu kodēšanas shēmām, II pielikuma grozījumos, kas pieņemti ar šā panta 3. punktā minētajiem deleģētajiem aktiem, iekļauj norādi par to, kuri no minētajiem standartiem vai īstenošanas aktiem ir jāpiemēro, un attiecīgā gadījumā atceļ attiecīgos īstenošanas aktus.
6. Regulas II pielikuma grozījumos, kas pieņemti ar 3. punktā minētajiem deleģētajiem aktiem, visām tehniskajām specifikācijām, ko ievieš vai groza minētie deleģētie akti, paredz saprātīgus pārejas periodus, kuru laikā tās nav saistošas attiecīgajai infrastruktūrai.

22. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 20. un 21. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no ... [26. pantā minētā spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 20. un 21. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 20. un 21. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par trim mēnešiem.

23. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

24. pants

Ziņošana un pārskatīšana

1. Komisija līdz 2024. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei tehnoloģiju un tirgus gatavības ziņojumu par lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Minētajā ziņojumā ņem vērā sākotnējās norādes par tirgus preferencēm. Tajā ņem vērā arī tehnoloģiju attīstību un līdz minētajam datumam panākto tehnisko specifikāciju izstrādi, kā arī īstermiņā sagaidāmo attīstību, jo īpaši attiecībā uz uzlādes un uzpildes standartiem un tehnoloģijām, piemēram, lieljaudas uzlādes standartiem un elektroceļu sistēmām, kā arī sašķidrināta ūdeņraža izmantošanu.

Saistībā ar ūdeņraža uzpildes stacijām Komisija sīkāk novērtē 6. pantā minētās prasības, ņemot vērā tehnoloģiju un tirgus attīstību, vajadzību noteikt lielāku jaudu minētajām stacijām, vajadzību noteikt mērķrādītājus attiecībā uz sašķidrināta ūdeņraža uzpildes infrastruktūru, kā arī ūdeņraža uzpildes staciju izvietojuma *TEN-T* visaptverošajā tīklā prasību pagarināšanas datumu.

2. Komisija līdz 2026. gada 31. decembrim un pēc tam reizi piecos gados pārskata šo regulu.

Veicot pārskatīšanu, Komisija jo īpaši novērtē šādus elementus:

- a) vai 3. panta 6. un 7. punktā, 4. panta 4. un 5. punktā un 6. panta 4. punktā minētās satiksmes robežvērtības joprojām ir atbilstošas, ņemot vērā gaidāmo ar ūdeņradi darbināmo transportlīdzekļu vai baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvara pieaugumu salīdzinājumā ar Savienībā ekspluatēto transportlīdzekļu kopējo autoparku;
- b) vai 5. panta 1. punktā minētie elektroniskie maksāšanas līdzekļi joprojām ir piemēroti;
- c) publiski pieejamu uzlādes staciju cenu noteikšanas mehānisma darbību un to, vai 5. panta 4. punktā izklāstītie cenu noteikšanas komponenti sniedz patērētājiem skaidru un pietiekamu informāciju;
- d) iespēju samazināt 9. pantā noteikto bruto tilpības robežlielumu, kā arī paplašināt šīs regulas darbības jomu, piemērojot to arī citiem kuģu veidiem pēc attiecīgiem pielāgojumiem citos attiecīgajos Savienības tiesību aktos;

- e) ūdeņraža un elektrodzinēju aviācijas tirgus pašreizējo stāvokli un turpmāko attīstību;
- f) šīs regulas ietekmi uz oglekļa emisiju pārvirzes potenciālu un apjomu.

Šajā pārskatīšanā Komisija novērtē arī to, cik lielā mērā šīs regulas īstenošana ir sasniegusi izvirzītos mērķus un cik lielā mērā tā ir ietekmējusi to nozaru konkurētspēju, uz kurām tā attiecas. Minētajā pārskatīšanā pievēršas arī šīs regulas mijiedarbībai ar citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem un norāda jebkurus noteikumus, kurus varētu atjaunot un vienkāršot, kā arī iespējamās darbības un pasākumus, kas ir vai varētu tikt veikti, lai samazinātu kopējo izmaksu spiedienu attiecīgajās nozarēs. Komisija šīs regulas efektivitātes analīzes ietvaros pārskatīšanā novērtē arī slogu, ko šī regula uzliek uzņēmumiem.

3. Ņemot vērā 2. punktā minētās novērtēšanas rezultātus, Komisija vajadzības gadījumā apsver, vai minētajam pārskatam pievienot priekšlikumu grozīt šo regulu.

25. pants

Atcelšana

1. Direktīvu 2014/94/ES un Deleģētās regulas (ES) 2019/1745 un (ES) 2021/1444 atceļ no ...
[26. pantā minētā piemērošanas sākuma diena].
2. Atsauces uz Direktīvu 2014/94/ES uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar IV pielikumā norādīto atbilstības tabulu.

26. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no ... [6 mēneši no šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

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

....,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs / priekšsēdētāja*

I PIELIKUMS

Ziņošana

Regulas 15. panta 1. punktā minētajā valsts progresa ziņojumā iekļauj vismaz šādus elementus:

1. mērķrādītāju noteikšana:

a) transportlīdzekļu skaita pieauguma prognozes 2025., 2030. un 2035. gada 31. decembrim attiecībā uz:

- mazas noslodzes transportlīdzekļiem, atsevišķi mazas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzekļiem, uzlādējamiem mazas noslodzes hibrīdtransportlīdzekļiem un ar ūdeņradi darbināmiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem;
- lielas noslodzes transportlīdzekļiem, atsevišķi lielas noslodzes baterijas elektrotransportlīdzekļiem un ar ūdeņradi darbināmiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem;

b) mērķrādītāji 2025., 2027., 2030. un 2035. gada 31. decembrim attiecībā uz:

- mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru: uzlādes staciju skaits un izejas jauda (uzlādes staciju klasifikācija saskaņā ar III pielikumu);
- attiecīgā gadījumā tādu mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes staciju izveidi, kas nav publiski pieejamas;
- lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes infrastruktūru: uzlādes staciju skaits un izejas jauda;
- attiecīgā gadījumā tādu lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem paredzētu uzlādes staciju izveidi, kas nav publiski pieejamas;
- ūdeņraža uzpildes stacijām: uzpildes staciju skaits, uzpildes staciju jauda un nodrošinātie savienotāji;
- sašķidrināta metāna ceļu uzpildes stacijām: uzpildes staciju skaits un staciju jauda;
- sašķidrināta metāna uzpildes punktiem *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostās, tostarp atrašanās vieta (osta) un jauda katrā ostā;

- krasta elektroapgādi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla jūras ostās, tostarp. precīza atrašanās vieta (osta) un katras ostā esošās iekārtas jauda;
- krasta elektroapgādi *TEN-T* pamattīkla un *TEN-T* visaptverošā tīkla iekšējo ūdensceļu ostās, tostarp atrašanās vieta (osta) un jauda;
- stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi, proti, iekārtu skaits katrā *TEN-T* pamattīkla lidostā vai *TEN-T* visaptverošā tīkla lidostā;
- attiecīgā gadījumā citiem valsts mērķrādītājiem un mērķiem, attiecībā uz kuriem Savienības mērogā nav noteikti obligāti valsts mērķrādītāji. Attiecībā uz ostu, lidostu un dzelzceļa alternatīvo degvielu infrastruktūru ir jāpaziņo iekārtas atrašanās vieta un jauda/lielums;

2. noslogojuma līmenis: attiecībā uz 1. punkta b) apakšpunktā minētajām kategorijām ziņošana par minēto infrastruktūru noslogojumu;
3. līmenis, kādā sasniegti valsts mērķrādītāji, kas paziņoti attiecībā uz alternatīvo degvielu ieviešanu dažādos transporta veidos (autotransports, dzelzceļa, ūdens un gaisa transports):
 - līmenis, kādā sasniegti 1. punkta b) apakšpunktā minētie infrastruktūras ieviešanas mērķrādītāji attiecībā uz visiem piemērojamajiem transporta veidiem, īpaši attiecībā uz elektrouzlādes stacijām, elektroceļu sistēmu (attiecīgā gadījumā), ūdeņraža uzpildes stacijām, krasta elektroapgādi jūras un iekšējo ūdensceļu ostās, sašķidrināta metāna bunkurēšanu *TEN-T* pamattīkla jūras ostās, citu alternatīvo degvielu infrastruktūru ostās, stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi;
 - attiecībā uz uzlādes punktiem norādīt publiskās un privātās infrastruktūras attiecību;
 - alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešana pilsētu mezglos;

4. to gadījumu izskatīšana, kuros dalībvalstis ir izmantojušas 3. panta 6., 7. un 8. punktā, 4. panta 6., 7. un 8. punktā un 6. panta 4. punktā paredzētās atkāpes;
5. juridiski pasākumi: informācija par juridiskiem pasākumiem, kas var būt leģislatīvi, normatīvi vai administratīvi pasākumi, ar ko atbalsta alternatīvo degvielu infrastruktūras izbūvi, piemēram, būvatļaujas, stāvvietu būvatļaujas, uzņēmumu ekoloģisko rādītāju sertifikācija un uzlādes un uzpildes staciju koncesijas;
6. informācija par politikas pasākumiem valsts politikas regulējuma īstenošanas atbalstam, tostarp:
 - tiešiem stimuliem tādu transportlīdzekļu iegādei, kuros izmanto alternatīvās degvielas, vai infrastruktūras izbūvei;
 - pieejamajiem nodokļu atvieglojumiem nolūkā atbalstīt transporta veidus, kas izmanto alternatīvās degvielas, un attiecīgo infrastruktūru;
 - publiskā iepirkuma, arī apvienotā iepirkuma, izmantošanu alternatīvo degvielu atbalstam;
 - nefinanšu stimuliem pieprasījuma pusē, piemēram, preferenciālu piekļuvi ierobežotas piekļuves zonām, autostāvvietu politiku un īpašām braukšanas joslām;

7. publiskais ieviešanas un ražošanas atbalsts, tostarp:
- ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai, sadalījumā pa alternatīvajām degvielām un transporta veidiem (autotransports, dzelzceļa, ūdens un gaisa transports);
 - ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu tehnoloģiju ražošanu atbalstam, sadalījumā pa alternatīvajām degvielām;
 - jebkādu konkrētu vajadzību apsvēršana alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas sākumposmā;
8. pētniecība, tehnoloģiju izstrāde un demonstrējumi: ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu pētniecības, tehnoloģiju izstrādes un demonstrējumu atbalstam.
-

II PIELIKUMS

Tehniskās specifikācijas

1. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz autotransporta elektroapgādi
- 1.1. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti normālas jaudas uzlādes punkti:
 - lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu normālas jaudas maiņstrāvas uzlādes punkti jāaprīko ar vismaz 2. tipa kontaktligzdām vai transportlīdzekļu savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017.
- 1.2. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti lieljaudas uzlādes punkti:
 - lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu normālas jaudas līdzstrāvas uzlādes punktus aprīko vismaz ar kombinētās uzlādes sistēmas “Combo 2” savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-3:2014;
 - lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu lieljaudas maiņstrāvas uzlādes punkti jāaprīko ar vismaz 2. tipa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017;
 - lai nodrošinātu sadarbību, elektrotransportlīdzekļu lieljaudas līdzstrāvas uzlādes punkti jāaprīko vismaz ar kombinētās uzlādes sistēmas “Combo 2” savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-3:2014.

1.3. L kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti:

lai nodrošinātu sadarbību, publiski pieejamos maiņstrāvas uzlādes punktus, kas rezervēti L kategorijas elektrotransportlīdzekļiem ar jaudu līdz 3,7 kW, aprīko ar vismaz vienu no šiem elementiem:

- a) 3.a tipa kontaktligzdām vai transportlīdzekļa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017 (uzlādei 3. režīmā);
- b) kontaktligzdām, kas atbilst standartam IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (uzlādei 1. vai 2. režīmā).

1.4. Normālas jaudas uzlādes punkti un lieljaudas uzlādes punkti elektriskajiem autobusiem:

- elektrisko autobusu normālas un lieljaudas maiņstrāvas uzlādes punktus aprīko ar vismaz 2. tipa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-2:2017;
- elektrisko autobusu normālas un lieljaudas līdzstrāvas uzlādes punktus aprīko vismaz ar kombinētās uzlādes sistēmas “Combo 2” savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN 62196-3:2014.

- 1.5. Kontakta saskarnes automatizētu ierīci, kas paredzēta strāvvadošas uzlādes elektriskajiem autobusiem 4. režīmā, atbilstoši standartam EN 61851–23–1:2020 aprīko vismaz ar mehānisku un elektrisku saskarni, kā definēts standartā EN 50696:2021, saistībā ar:
- automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta infrastruktūrā (pantogrāfs);
 - automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta uz transportlīdzekļa jumta;
 - automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta zem transportlīdzekļa;
 - automātisku savienojuma ierīci (*ACD*), kas uzstādīta infrastruktūrā un savienojas ar transportlīdzekļa sānu vai jumtu.
- 1.6. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu uzlādei paredzētiem savienotājiem (līdzstrāvas uzlāde).
- 1.7. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu un mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu induktīvu statisku bezvadu uzlādi.
- 1.8. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu induktīvu statisku bezvadu uzlādi.
- 1.9. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz vieglo pasažieru automobiļu un mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu induktīvu dinamisku bezvadu uzlādi.

- 1.10. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu induktīvu dinamisku bezvadu uzlādi.
- 1.11. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroautobusu induktīvu statisku bezvadu uzlādi.
- 1.12. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroautobusu induktīvu dinamisku bezvadu uzlādi.
- 1.13. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroceļu sistēmu lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu dinamiskai elektroapgādei pa gaisvadu, izmantojot pantogrāfu.
- 1.14. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz elektroceļu sistēmu vieglo pasažieru elektroautomobiļu, mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu un lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu dinamiskai zemes līmeņa energoapgādei, izmantojot strāvvadošas sliedes.
- 1.15. Tehniskās specifikācijas L kategorijas elektrotransportlīdzekļu baterijas nomaiņai.
- 1.16. Ja tas ir tehniski iespējams, tehniskās specifikācijas vieglo pasažieru elektroautomobiļu un mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļu baterijas nomaiņai.
- 1.17. Ja tas ir tehniski iespējams, tehniskās specifikācijas lielas noslodzes elektrotransportlīdzekļu baterijas nomaiņai.
- 1.18. Tehniskās specifikācijas uzlādes stacijām nolūkā nodrošināt piekļuvi personām ar invaliditāti.

2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem elektrotransportlīdzekļu uzlādes nozarē
 - 2.1. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp elektrotransportlīdzekli un uzlādes punktu (sakari starp transportlīdzekli un tīklu).
 - 2.2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp uzlādes punktu un uzlādes punkta vadības sistēmu (aizmugursistēmas sakari).
 - 2.3. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp uzlādes punkta operatoru, elektromobilitātes pakalpojumu sniedzējiem un e-viesabonēšanas platformām.
 - 2.4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz sakariem starp uzlādes punkta operatoru un sadales sistēmas operatoriem.
3. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz ūdeņraža padevi autotransporta līdzekļiem
 - 3.1. Āra ūdeņraža uzpildes punkti ar gāzveida ūdeņradi, ko izmanto kā degvielu mehāniskos transportlīdzekļos, atbilst vismaz standartā EN 17127:2020 aprakstītajām sadarbības prasībām.
 - 3.2. Kvalitātes raksturlielumi ūdeņradim, ko izsniedz mehānisko transportlīdzekļu ūdeņraža uzpildes punktus, atbilst standartā EN 17124:2022 aprakstītajām prasībām. Ūdeņraža kvalitātes nodrošināšanas metodes arī ir aprakstītas minētajā standartā.

- 3.3. Uzpildes algoritms atbilst standarta EN 17127:2020 prasībām.
- 3.4. Tiklīdz ir pabeigts standarta EN ISO 17268:2000 savienotāju sertifikācijas process, savienotāji mehānisko transportlīdzekļu uzpildei ar gāzveida ūdeņradi atbilst vismaz minētajam standartam.
- 3.5. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu gāzveida (saspiesta) ūdeņraža uzpildes punktu savienotājiem.
- 3.6. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu sašķidrināta ūdeņraža uzpildes punktu savienotājiem.
- 4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz metānu autotransporta līdzekļiem
 - 4.1. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētos saspiestas dabasgāzes (CNG) uzpildes punktos uzpildes spiediens (darba spiediens) ir 20,0 MPa (200 bāru) 15 °C temperatūrā. Saskaņā ar standartu EN ISO 16923:2018 ir atļauts maksimālais uzpildes spiediens 26,0 MPa ar “temperatūras kompensāciju”.
 - 4.2. Savienotāja profils atbilst Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumiem Nr. 110 attiecībā uz I un II daļu standartā EN ISO 14469:2017.

- 4.3. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti sašķidrināta metāna uzpildes punkti atbilst uzpildes spiedienam, kas ir zemāks par transportlīdzekļa tvertnes maksimālo pieļaujamo darba spiedienu, kā norādīts standartā EN ISO 16924:2018 “Dabasgāzes uzpildes stacijas – *LNG* stacijas transportlīdzekļu uzpildei”. Turklāt savienotāja profils atbilst standartam EN ISO 12617:2017 “Autotransporta līdzekļi – sašķidrinātas dabasgāzes (*LNG*) uzpildes savienotājs –3,1 MPa savienotājs”.
5. Tehniskās specifikācijas jūras transporta un iekšējo ūdensceļu transporta elektroapgādei
- 5.1. Jūras kuģu krasta elektroapgāde, tostarp sistēmu konstrukcija, uzstādīšana un testēšana, atbilst vismaz tehniskajām specifikācijām, kas sniegtas standartā IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 par augstsprieguma krasta pieslēgumiem.
- 5.2. Kontaktdakšas, kontaktligzdas un savienotāji uz kuģa augstsprieguma krasta pieslēgumam atbilst vismaz IEC 62613–1:2019 tehniskajām specifikācijām.
- 5.3. Krasta elektropadeve iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem atbilst vismaz standartam EN 15869–2:2019 vai standartam EN 16840:2017 atkarībā no nepieciešamās enerģijas.
- 5.4. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras peldlīdzekļu baterijas krasta uzlādes punktiem, ietverot jūras peldlīdzekļu savienojamību un sistēmu sadarbību.

- 5.5. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu baterijas krasta uzlādes punktiem, ietverot iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu savienojamību un sistēmu sadarbību.
- 5.6. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz peldlīdzekļa un ostas enerģētiskā sakaru saskarnēm automatizētajā krasta energoapgādē (*OPS*) un jūras peldlīdzekļu baterijas uzlādēšanas sistēmās.
- 5.7. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz peldlīdzekļa un ostas enerģētiskā sakaru saskarnēm automatizētajā krasta energoapgādē (*OPS*) un iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu baterijas uzlādēšanas sistēmās.
- 5.8. Ja tas ir tehniski iespējams, tehniskās specifikācijas attiecībā uz iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu baterijas nomaiņu un uzlādi krasta stacijās.
6. Tehniskās specifikācijas jūras transporta un iekšējo ūdensceļu transporta bunkurēšanai ar ūdeņradi
- 6.1. Tehniskās specifikācijas gāzveida (saspiesta) ūdeņraža uzpildes punktiem un ar ūdeņradi darbināmu jūras peldlīdzekļu bunkurēšanai.
- 6.2. Tehniskās specifikācijas gāzveida (saspiesta) ūdeņraža uzpildes punktiem un ar ūdeņradi darbināmu iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu bunkurēšanai.
- 6.3. Tehniskās specifikācijas sašķidrināta ūdeņraža uzpildes punktiem un ar ūdeņradi darbināmu jūras peldlīdzekļu bunkurēšanai.
- 6.4. Tehniskās specifikācijas sašķidrināta ūdeņraža uzpildes punktiem un ar ūdeņradi darbināmu iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu bunkurēšanai.

7. Tehniskās specifikācijas jūras transportam un iekšējo ūdensceļu transportam paredzētā metanola bunkurēšanai.
 - 7.1. Tehniskās specifikācijas metanola uzpildes punktiem un ar metanolu darbināmu jūras peldlīdzekļu bunkurēšanai.
 - 7.2. Tehniskās specifikācijas metanola uzpildes punktiem un ar metanolu darbināmu iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļu bunkurēšanai.
8. Tehniskās specifikācijas jūras transportam un iekšējo ūdensceļu transporta bunkurēšanai ar amonjaku.
 - 8.1. Tehniskās specifikācijas amonjaka uzpildes punktiem un ar amonjaku darbināmu jūras peldlīdzekļu bunkurēšanai.
 - 8.2. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz amonjaka uzpildes punktiem un bunkurēšanu ar amonjaku darbināmiem iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem.
9. Tehniskās specifikācijas sašķidrināta metāna uzpildes punktiem, kas paredzēti jūras transportam un iekšējo ūdensceļu transportam.
 - 9.1. Sašķidrināta metāna uzpildes punkti jūras kuģiem, uz kuriem neattiecas Starptautiskais kodekss par tādu kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kuri pārvadā sašķidrinātas gāzes kā lejamkravas (*IGC* kodekss), atbilst vismaz standartam EN ISO 20519:2017.

- 9.2. Lai nodrošinātu tikai sadarbspēju, sašķidrināta metāna uzpildes punkti iekšējo ūdensceļu peldlīdzekļiem atbilst vismaz standartam EN ISO 20519:2017 (5.3.–5.7. daļai).
10. Tehniskās specifikācijas attiecībā uz degvielas marķēšanu
- 10.1. Marķējums “Degvielas. Transportlīdzekļu savietojamības identifikācija. Grafiskais attēlojums lietotāju informācijai” atbilst standartam EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. Marķējums “Transportlīdzekļu un infrastruktūras savietojamības identifikācija. Grafiskais attēlojums lietotāju informācijai par elektrotransportlīdzekļu uzlādi” atbilst vismaz standartam EN 17186:2019.
- 10.3. Kopējā metodoloģija alternatīvo degvielu vienības cenu salīdzināšanai ir izklāstīta Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2018/732¹.
- 10.4. Tehniskās specifikācijas elektrouzlādes stacijām un ūdeņraža uzpildes iekārtām, kas paredzētas dzelzceļa transportam.
-

¹ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/732 (2018. gada 17. maijs) par kopīgu metodoloģiju alternatīvu degvielu vienības cenu salīdzināšanai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES (OV L 123, 18.5.2018., 85.lpp.).

III PIELIKUMS

Ziņošanas prasības attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu
un publiski pieejamas uzlādes infrastruktūras ieviešanu

1. Dalībvalstīm ziņojumi par elektrotransportlīdzekļu ieviešanu kategorijās ir jāiedala šādi:
 - baterijas elektrotransportlīdzekļi, atsevišķi M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ un $N_{2/3}$ kategorija;
 - ārēji lādējami hibrīdtransportlīdzekļi, atsevišķi M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ un $N_{2/3}$ kategorija.

2. Dalībvalstīm ziņojumi par publiski pieejamu uzlādes punktu ieviešanu kategorijās ir jāiedala šādi:

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

3. Par mazas noslodzes transportlīdzekļiem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem paredzētu publiski pieejamu uzlādes infrastruktūru atsevišķi jāsniedz šādi dati:

- uzlādes punktu skaits, kas jāpaziņo par katru no 2. punktā minētajām kategorijām;
 - uzlādes staciju skaits, kas jāpaziņo par katru no 2. punktā minētajām kategorijām;
 - uzlādes staciju kopējā kumulatīvā izejas jauda.
-

IV PIELIKUMS

Atbilstības tabula

Direktīva 2014/94/ES	Šī regula
1. pants	1. pants
2. pants	2. pants
3. pants	14. pants
4. pants	3., 4., 5., 9. un 10. pants
5. pants	6. pants
—	7. pants
6. pants	8. un 11. pants
—	12. pants
—	13. pants
7. pants	19. pants
8. pants	22. pants
9. pants	23. pants
10. pants	15., 16. un 24. pants
	17. pants
	18. pants
—	20. pants
—	21. pants
—	25. pants
11. pants	—
12. pants	26. pants
13. pants	—
I pielikums	I pielikums
II pielikums	II pielikums
—	III pielikums