



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

**Bruselj, 13. julij 2023
(OR. en)**

2021/0223 (COD)

PE-CONS 25/23

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

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o vzpostavitvi
infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU

UREDBA (EU) 2023/...
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne ...

**o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva
ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom³,

¹ UL C 152, 6.4.2022, str. 138.

² UL C 270, 13.7.2022, str. 38.

³ Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. julija 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Direktivi 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹ je določen okvir za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva. V sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ (v nadaljnjem besedilu: Strategija za trajnostno in pametno mobilnost) je opozorjeno, da razvoj polnilne in oskrbovalne infrastrukture po vsej Uniji ni enakomeren, ter na to, da ta infrastruktura ni dovolj interoperabilna in prijazna do uporabnikov. Opozorjeno je, da ni jasne skupne metodologije za določanje ciljev in sprejemanje ukrepov v okviru nacionalnih okvirov politike, ki jih zahteva Direktiva 2014/94/EU, kar je privedlo do položaja, v katerem se raven ambicioznosti pri določanju ciljev in v podpornih politikah med državami članicami zelo razlikuje. Te razlike so ovirale vzpostavitev obsežnega in celovitega omrežja infrastrukture za alternativna goriva po vsej Uniji.
- (2) Pravo Unije že določa cilje za goriva iz obnovljivih virov. Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta² na primer določa cilj 14-odstotnega tržnega deleža obnovljivih virov v gorivih za promet.

¹ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

² Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

- (3) Uredbi (EU) 2019/631¹ in (EU) 2019/1242² Evropskega parlamenta in Sveta že določata standarde emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter za nekatera nova težka vozila. Navedeni uredbi bi morali pospešiti zlasti uvajanje brezemijskih vozil in s tem ustvariti povpraševanje po polnilni in oskrbovalni infrastrukturi. Pomembno je, da uredbi (EU) 2019/631 in (EU) 2019/1242 ter ta uredba zagotavljajo skladen okvir za uporabo in uvedbo alternativnih goriv v cestnem prometu.

¹ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

² Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila ter spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).

- (4) Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet in Uredba (EU) 2023/... Evropskega parlamenta in Sveta¹⁺ bi morali spodbuditi proizvodnjo trajnostnih alternativnih goriv in njihovo uvajanje v letalski in pomorski promet. Medtem ko se lahko zahteve glede uporabe trajnostnih letalskih goriv v veliki meri opirajo na obstoječo oskrbovalno infrastrukturo, so za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo potrebne naložbe. Uredba (EU) 2023/...⁺⁺ določa zlasti zahteve za uporabo električne energije z obale, ki jih je mogoče izpolniti le, če se v pristaniščih vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) vzpostavi ustrezna raven oskrbe z električno energijo z obale. Vendar ti uredbi ne vsebujeta nobenih zahtev glede infrastrukture za gorivo, čeprav so take zahteve predpogoj za doseganje ciljev.

¹ Uredba (EU) 2023/...Evropskega parlamenta in Sveta z dne... o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L..., ..., str. ...).

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) ter v opombo vstavite številko, datum in sklic na UL za navedeno uredbo.

⁺⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (5) Zato bi bilo treba vse načine prometa obravnavati v enem pravnem aktu, ki bi moral upoštevati različne vrste alternativnih goriv. Uporaba tehnologij za brezemisijske pogonske sisteme je na različnih stopnjah zrelosti v različnih načinih prometa in v različnih državah članicah. Zlasti v cestnem sektorju se hitro uvajajo baterijska električna in priključna hibridna vozila. Na trgu so na voljo tudi vozila na vodikov pogon. Poleg tega se v različnih projektih in v prvih komercialnih dejavnostih trenutno uporabljajo manjša plovila na vodikov pogon in baterijska električna plovila ter vlaki na vodikov pogon, v prihodnjih letih pa se pričakuje popolna komercialna uvedba. Nasprotno pa sta letalski in vodni sektor še naprej odvisna od tekočih in plinastih goriv, saj se pričakuje, da bodo brezemisijske in nizkoemisijske rešitve za pogonske sklope vstopile na trg šele približno leta 2030 ali celo pozneje, zlasti za letalski sektor, pri čemer bo popolna komercializacija zahtevala svoj čas. Uporaba fosilnih plinastih ali tekočih goriv je mogoča le, če je jasno vključena v jasno pot razogljičenja, ki je v skladu z dolgoročnim ciljem podnebne nevtralnosti v Uniji, zaradi česar je treba povečati mešanje z gorivi iz obnovljivih virov, kot so biometan, napredna biogoriva ali obnovljiva in nizkoogljična sintetična, parafinska, plinasta in tekoča goriva, ali fosilna goriva nadomestiti z njimi.

- (6) Takšna biogoriva, sintetična in parafinska goriva, ki nadomeščajo dizelsko, bencinsko in reaktivno gorivo, se lahko proizvajajo iz različnih surovin in se lahko v zelo visokih razmerjih vmešajo v fosilna goriva. Ta goriva so še zlasti pomembna za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v letalskem in pomorskem prometnem sektorju, pri katerih bo elektrifikacija po pričakovanjih počasnejša. Tehnično so ta goriva z manjšimi prilagoditvami združljiva z obstoječo tehnologijo vozil. Poleg tega se obnovljivi metanol lahko med drugim uporablja za plovbo po celinskih plovnih poteh in prevoz po morju na kratkih razdaljah. S sintetičnimi in parafinskimi gorivi je mogoče zmanjšati uporabo virov fosilnih goriv v prometnem sektorju. Vsa ta goriva je mogoče distribuirati, skladiščiti in uporabljati z obstoječo infrastrukturo ali po potrebi z infrastrukturo iste vrste.

- (7) Utekočinjeni metan bo verjetno še naprej pomemben v pomorskem prometu, kjer za zdaj ni na voljo ekonomsko uspešne tehnologije za brezemisijske pogonske sklope. Vendar bi bilo treba utekočinjeni metan iz fosilnih virov v pomorskem prometu čim prej postopno opustiti in ga nadomestiti z bolj trajnostnimi alternativami. V Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je poudarjeno, da bodo brezemisijske morske ladje postale pripravljene za trg do leta 2030, projekti za izgradnjo teh ladij pa že potekajo. Zaradi dolge življenjske dobe ladij se pričakuje, da bo preoblikovanje flote postopno. V nasprotju s stanjem v pomorskem prometu postajajo tehnologije za brezemisijske pogonske sklope, kot sta vodik in elektrika, za celinske plovne poti z običajno manjšimi plovili in krajšimi razdaljami dozorele tehnologije in se zato pričakuje, da bodo hitreje vstopile na trg. Vendar bi lahko imele te tehnologije za brezemisijske pogonske sklope pomembno vlogo v pomorskem prometu z ustvarjanjem brezemisijskih pogonskih rešitev. Pričakuje se, da utekočinjeni metan v tem sektorju ne bo več imel pomembne vloge. Goriva za promet, kot je utekočinjeni metan, je treba vedno bolj razogljivevati z mešanjem ali nadomeščanjem, na primer z utekočinjenim biometanom ali z obnovljivimi in nizkoogljičnimi sintetičnimi plinastimi e-gorivi (e-plini). Za razogljivena goriva je mogoče uporabiti isto infrastrukturo kot fosilna plinasta goriva, kar omogoča postopen prehod na razogljivena goriva.

- (8) V sektorju težkih vozil v cestnem prometu so tehnologije za utekočinjeni metan popolnoma dozorele. Skupni scenariji, ki podpirajo Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost in sporočilo Komisije z dne 17. septembra 2020 z naslovom „Krepitev evropskih podnebnih ambicij do leta 2030 – Vlaganje v podnebno nevtralno prihodnost v korist naših državljanov“ (v nadaljnjem besedilu: načrt za uresničitev podnebnih ciljev) ter revidirani scenariji modeliranja „Pripravljeni na 55“ kažejo na omejeno vlogo plinastih goriv, ki bodo vedno bolj razogljíčena za cestni promet težkih vozil, zlasti v segmentu prevoza na dolge razdalje. Poleg tega naj bi vozila na utekočinjeni naftni plin (UNP) in stisnjeni zemeljski plin (SZP), za katera že obstaja zadostno infrastrukturno omrežje po vsej Uniji, postopoma nadomestili brezemisijski pogonski sklopi, zato se šteje, da je za vzpostavitev infrastrukture za utekočinjeni metan, ki lahko enakovredno oskrbuje z razogljíčenimi gorivi, potrebna le omejena usmerjena politika, da se zapolnijo preostale vrzeli v glavnih omrežjih.
- (9) V tej uredbi bi bilo treba določiti obvezne minimalne cilje za vzpostavitev javno dostopne infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom za cestna vozila.

- (10) Polnilna postaja je fizična naprava za polnjenje električnih vozil. Vsaka polnilna postaja ima teoretično največjo izhodno moč, izraženo v kW, in vsaj eno polnilno mesto, ki lahko polni samo eno vozilo naenkrat. Število polnilnih mest na polnilni postaji določa število vozil, ki jih je mogoče na tej postaji polniti v določenem trenutku. Kadar se na tej polnilni postaji v določenem trenutku polni več kot eno vozilo, se največja izhodna moč porazdeli na različna polnilna mesta, tako da je moč, zagotovljena na vsakem posameznem polnilnem mestu, nižja od izhodne moči te polnilne postaje. Polnilni park je sestavljen iz ene ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji, vključno z namenskimi parkirnimi mesti ob njih, odvisno od posameznega primera. Za cilje, določene v tej uredbi za polnilne parke, se lahko najmanjša izhodna moč, potrebna za polnilne parke, zagotovi z eno ali več polnilnimi postajami.

- (11) Javno dostopna polnilna ali oskrbovalna mesta na primer vključujejo zasebna polnilna ali oskrbovalna mesta, ki so dostopna javnosti in so na javnih ali zasebnih zemljiščih, kot so javna parkirišča ali parkirišča supermarketov. Polnilno ali oskrbovalno mesto na zasebnem zemljišču, ki je dostopno javnosti, bi bilo treba šteti za javno dostopno tudi v primerih, ko je dostop omejen na določeno splošno skupino uporabnikov, na primer na stranke. Polnilna ali oskrbovalna mesta za sheme souporabe avtomobilov bi se morala šteti kot dostopna javnosti le, če so izrecno dostopna tretjim uporabnikom. Polnilna ali oskrbovalna mesta na zasebnih zemljiščih, do katerih je dostop omejen na določeno omejeno skupino oseb, kot so parkirišča v poslovnih stavbah, do katerih imajo dostop samo zaposleni ali pooblašcene osebe, se ne bi smela šteti za javno dostopna polnilna ali oskrbovalna mesta.
- (12) Da bi povečali praktičnost za potrošnike, bi morali upravljavci javno dostopnih polnilnih ali oskrbovalnih mest zagotoviti, da delovni čas takih mest in čas obratovanja njihovih storitev v celoti ustrezata potrebam končnih uporabnikov.

- (13) Vzpostavljanje javno dostopne polnilne infrastrukture za lahka električna vozila je po vsej Uniji neenakomerno. Nadaljnja neenakomerna porazdelitev javno dostopne polnilne infrastrukture bi ogrozila uvajanje lahkih električnih vozil in tako omejila povezljivost po vsej Uniji. Nadaljnja razhajanja v političnih ciljih in pristopih na nacionalni ravni ovirajo še kako potreben trajnostni prehod prometnega sektorja in ne prispevajo k ustvarjanju dolgoročne gotovosti, potrebne za velike tržne naložbe. Obvezni minimalni cilji za države članice na nacionalni ravni bi zato morali zagotoviti usmeritve politike in dopolnjevati nacionalne okvire politike. Ta pristop bi moral združevati nacionalne cilje, ki temeljijo na voznih parkih, s cilji za TEN-T, ki temeljijo na razdalji. Nacionalni cilji, ki temeljijo na voznih parkih, bi morali zagotoviti, da bi bilo uvajanje lahkih električnih vozil v vsaki državi članici usklajeno z vzpostavitvijo zadostne javno dostopne polnilne infrastrukture. Cilji za omrežje TEN-T, ki temeljijo na razdalji, bi morali zagotoviti popolno pokritost glavnih cestnih omrežij Unije s polnilnimi mest ter tako zagotoviti enostavno in nemoteno potovanje po vsej Uniji.

- (14) Nacionalni cilji, ki temeljijo na voznem parku, bi morali biti določeni na podlagi skupnega števila registriranih električnih vozil v zadevni državi članici. Ti cilji bi morali biti določeni na podlagi skupne metodologije, ki upošteva tehnološki razvoj, kot je povečan doseg električnih vozil ali vse večji prodor hitrih polnilnih mest na trg, ki lahko v določenem obdobju napolnijo večje število električnih vozil kot polnilna mesta običajne moči. Ta skupna metodologija bi morala upoštevati tudi različne vzorce polnjenja baterijskih električnih in priključnih hibridnih vozil. Metodologija, ki določa nacionalne cilje, ki temeljijo na voznem parku, na podlagi skupne največje izhodne moči javno dostopne polnilne infrastrukture, bi omogočala prožnost pri izvajanju različnih tehnologij polnjenja v državah članicah.

- (15) Države članice bi morale pri izvajanju nacionalnih ciljev, ki temeljijo na voznem parku, zagotoviti, da se vzpostavi zadostno število javno dostopnih polnilnih mest na način, ki zagotavlja tudi dostopnost polnilnih mest na svojem celotnem območju, zlasti na postajah javnega prevoza, kot so pristaniški potniški terminali, letališča ali železniške postaje. Zlasti je pomembno, da se ta javno dostopna polnilna mesta namestijo na stanovanjskih območjih, kjer ni dovolj neulčnih parkirišč, in na območjih, kjer so vozila običajno parkirana za daljše obdobje. Namestiti bi bilo treba tudi zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za lahka električna vozila, da bi se povečala praktičnost za potrošnike, zlasti v omrežju TEN-T, da se zagotovi popolna čezmejna povezljivost in omogočil promet električnih vozil po vsej Uniji. Pomembno je, da se vzpostavitev javno dostopne polnilne infrastrukture financira predvsem z zasebnimi tržnimi naložbami. Vendar bi morale države članice imeti možnost, da lahko v primeru, kadar je zaradi razmer na trgu potrebna javna podpora, v skladu s pravili Unije o državni pomoči podprejo vzpostavitev potrebne infrastrukture, dokler se ne vzpostavi popolnoma konkurenčen trg.

- (16) Odvisno od posebnih okoliščin v državi članici, zahteve glede ravni fiksne skupne izhodne moči, ki jo je treba zagotoviti na javno dostopnih polnilnih postajah za vsako baterijsko električno lahko vozilo, registrirano v tej državi članici, morda ne bodo več utemeljene, kadar bi lahko te zahteve negativno vplivale na zasebne naložbe ali zlasti srednjeročno povzročile preveliko ponudbo. Do tveganja takih škodljivih učinkov bi lahko prišlo zaradi vzpostavitve velikega števila zasebnih polnilnih mest. Potrebe uporabnikov ali stopnja uporabe javno dostopnih polnilnih postaj bi lahko bila nižja v primerjavi s prvotnimi predpostavkami, posledično pa bi skupna izhodna moč, na voljo na javno dostopnih polnilnih postajah, dosegala nesorazmerno visoko raven v primerjavi z dejansko uporabo takih postaj. V takih primerih bi morala imeti zadevna država članica možnost, da zaprosi za dovoljenje za uporabo zahtev glede ravni skupne izhodne moči, ki so nižje od tistih iz te uredbe, ali za prenehanje uporabe takih zahtev. Da bi lahko država članica vložila tako zahtevo, bi moral delež lahkih baterijskih električnih lahkih vozil v primerjavi s celotnim voznim parkom lahkih vozil, registriranih v državi članici, doseči vsaj 15 %, država članica pa bi morala svojo zahtevo ustrezno utemeljiti.

- (17) Komisija bi morala kot del pregleda te uredbe oceniti potrebo po vključitvi zahtev za polnilno infrastrukturo, ki služi kolesom s pomožnim električnim motorjem in vozilom kategorije L, kot so električna kolesa in električni mopedi, ter zlasti možnost, da se polnilna infrastruktura opremi z gospodinjsko vtičnico, ki omogoča enostavno polnjenje takih vozil, saj predstavljajo način prevoza, ki lahko prispeva k nadaljnjemu zmanjšanju emisij CO₂ in onesnaževanja zraka.
- (18) Težka električna vozila potrebujejo izrazito drugačno polnilno infrastrukturo kot lahka električna vozila. Vendar javno dostopna infrastruktura za težka električna vozila v Uniji trenutno skorajda ni na voljo, zato je treba pospešiti vzpostavitev take infrastrukture. Kombinirani pristop s cilji, ki temeljijo na razdalji, v omrežju TEN-T, ob primernem razlikovanju med jedrnim omrežjem TEN-T in celovitim omrežjem TEN-T, cilji za infrastrukturo za polnjenje čez noč in cilji na urbanih vozliščih bi moral zagotoviti, da se v vsej Uniji vzpostavi zadostna pokritost z javno dostopno infrastrukturo za težka električna vozila, da bi se podprlo pričakovano povečanje tržnega deleža težkih baterijskih električnih vozil.

- (19) Namestiti bi bilo treba zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za težka vozila v omrežju TEN-T, da bi se zagotovila popolna povezljivost po vsej Uniji. Ta infrastruktura bi morala imeti zadostno izhodno moč, da bi omogočala polnjenje težkih vozil v času zakonsko določenega odmora voznika. Da bi se upošteval čas, potreben za načrtovanje, zasnovano in izvedbo polnilne infrastrukture, kar lahko vključuje razširitev ali nadgradnjo električnega omrežja na nekaterih območjih, pridobivanje zemljišč, okoljska dovoljenja in po potrebi oddajo javnih naročil, ter da bi se prilagodili postopnemu uvajanju težkih električnih vozil, bi bilo treba od leta 2025 postopoma vzpostaviti javno dostopno polnilno infrastrukturo za ta vozila, da bi bilo do leta 2030 pokrito celotno omrežje TEN-T.
- (20) Za namene vzpostavitve polnilne infrastrukture v cestnem omrežju TEN-T bi se morale vse polnilne postaje postaviti v cestnem omrežju TEN-T ali največ 3 km vozne razdalje od najbližjega izvoza s ceste TEN-T.

- (21) Nekatero države članice so v postopku nadgradnje odsekov omrežja TEN-T, da bi izpolnile zahteve iz Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Pri tem bi si morale države članice prizadevati, da zagotovijo, da se zahteve za vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture v omrežju TEN-T iz te uredbe izvajajo celovito, da bi preprečili nasedle naložbe, in na način, ki zagotavlja usklajeno izvajanje Uredbe (EU) št. 1315/2013 in te uredbe.
- (22) Trenutno se oblikujejo novi standardi za polnilno infrastrukturo za težka električna vozila. Zato bi morala Komisija razmisliti o povečanju individualne izhodne moči polnilnih postaj v polnilnih parkih, ko bodo na voljo nove skupne tehnične specifikacije.

¹ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

- (23) Polnilno infrastrukturo v omrežju TEN-T bi bilo treba dopolniti z javno dostopno hitro polnilno infrastrukturo v urbanih vozliščih. Ta infrastruktura je nujna zlasti za zagotavljanje možnosti polnjenja za dostavne tovornjake in za polnjenje na namembni lokaciji za tovornjake za prevoz na dolge razdalje. Polnilna mesta za lahka električna vozila na mestnih območjih pa bi morala spadati v nacionalni cilj, ki temelji na voznem parku. Težka električna vozila bi morala imeti tudi možnost, da bi lahko poleg hitrih polnilnih mest v omrežju TEN-T in urbanih vozliščih uporabljala javno dostopno polnilno infrastrukturo za nočno polnjenje v glavnem prometnem omrežju, kar bi posebej podpiralo elektrifikacijo sektorja na dolge razdalje.
- (24) Da bi se izognili naložbam, ki bi bile nesorazmerne z obsegom prometa na nekaterih cestah omrežja TEN-T, kadar vzpostavitve polnilne infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskega vidika stroškov in koristi, bi morala imeti država članica možnost določiti, da se en javno dostopen polnilni park uporablja v obeh smereh vožnje, če so izpolnjene druge veljavne zahteve o največji razdalji med polnilnimi parki, skupni izhodni moči polnilnega parka in številu polnilnih mest v polnilnih parkih za eno smer vožnje. Države članice bi morale imeti tudi možnost, da zmanjšajo skupno izhodno moč polnilnih parkov za lahka električna vozila ali težka električna vozila v cestnem omrežju TEN-T z majhnim obsegom prometa lahkih električnih vozil oziroma težkih električnih vozil. V ta namen bi morale države članice imeti tudi možnost, da za ceste jedrnega omrežja TEN-T z zelo majhnim obsegom prometa dovolijo večjo največjo razdaljo med javno dostopnimi polnilnimi parki za lahka električna vozila ali težka električna vozila.

- (25) Ciper ima otoško lego in omejen obseg cestnega omrežja TEN-T ter nima kopenske povezave z drugimi državami članicami in celino, zato je promet težkih vozil na dolge razdalje v tej državi članici omejen. Poleg tega bodo na Cipru potrebe težkih električnih vozil po polnjenju glede na njihovo omejeno dnevno kilometrino večinoma pokrite z nočnimi polnilnimi zmogljivostmi na zasebnih lokacijah, kot so skladišča. Za Ciper bi zato veljala nesorazmerna in nepotrebna obveznost, če bi moral izpolnjevati zahteve iz te uredbe glede minimalne pokritosti z javno dostopnimi polnilnimi parki za težka vozila na njegovem ozemlju glede ravni skupne izhodne moči takih polnilnih parkov v omrežju TEN-T in največje razdalje med temi polnilnimi parki. Ciper bi zato moral imeti možnost Komisiji predložiti obrazloženo zahtevo, da se mu v zvezi s tem dovoli uporaba nižjih zahtev, pod pogojem, da take nižje zahteve ne bodo ovirale prometa težkih električnih vozil v tej državi članici.

- (26) Pričakuje se, da bodo lastniki električnih vozil v veliki meri uporabljali polnilna mesta v svojih prostorih ali na skupnih parkiriščih v stanovanjskih in nestanovanjskih stavbah. Medtem ko je vzpostavitev infrastrukture za napeljavo vodov in polnilnih mest v takih stavbah urejena z Direktivo 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹, pa je pomembno, da države članice pri načrtovanju namestitve javno dostopnih polnilnih mest upoštevajo razpoložljivost take zasebne infrastrukture.
- (27) Vzpostavitev polnilne infrastrukture za težka električna vozila je prav tako pomembna na zasebnih lokacijah, ki javnosti niso dostopne, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih, da se zagotovi nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Javni organi bi morali razmisliti o sprejetju ukrepov v okviru vzpostavitve revidiranih nacionalnih okvirov politike, da bi se zagotovila ustrezna infrastruktura za nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji za težka električna vozila.

¹ Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetski učinkovitosti stavb (UL L 153, 18.6.2010, str. 13).

- (28) V skladu z načeli iz sporočila Komisije z dne 23. marca 2017 z naslovom „Evropski okvir interoperabilnosti – strategija za izvajanje“ je možnost razvoja naprednih digitalnih storitev, vključno z rešitvami plačevanja na podlagi pogodbenega razmerja, in zagotovitve preglednih informacij za uporabnike z uporabo digitalnih sredstev odvisna od namestitve digitalno povezanih in pametnih polnilnih mest, ki podpirajo vzpostavitev digitalno povezane in interoperabilne infrastrukture. Ta pametna polnilna mesta bi morala vključevati sklop fizičnih atributov in tehničnih specifikacij (strojna in programska oprema), ki so potrebni za pošiljanje in sprejemanje podatkov v realnem času, kar bi omogočilo pretok informacij med akterji na trgu, ki so odvisni od teh podatkov za popoln razvoj izkušnje polnjenja, vključno z upravljavci polnilnih mest, ponudniki mobilnostnih storitev, platformami za e-gostovanje, operaterji distribucijskih sistemov in, nazadnje, končnimi uporabniki.

- (29) Sistemi naprednega merjenja, kot so opredeljeni v Direktivi (EU) 2019/944 Evropskega parlamenta in Sveta¹, omogočajo izdelavo podatkov v realnem času, ki so potrebni za zagotovitev stabilnosti električnega omrežja in spodbujanje gospodarne uporabe storitev polnjenja. Z zagotavljanjem merjenja energije v realnem času ter zanesljivih in preglednih informacij o stroških sistemi naprednega merjenja v kombinaciji s pametnimi polnilnimi mesti spodbujajo polnjenje v času nizkega splošnega povpraševanja po električni energiji in nizkih cen energije. Uporaba sistemov naprednega merjenja v kombinaciji s pametnimi polnilnimi mesti lahko optimizira polnjenje, kar koristi elektroenergetskemu sistemu in končnemu uporabniku. Države članice bi morale spodbujati uporabo sistema naprednega merjenja za polnjenje električnih vozil na javno dostopnih polnilnih postajah, kadar je to tehnično izvedljivo in ekonomsko sprejemljivo, ter zagotoviti, da ti sistemi izpolnjujejo zahteve iz člena 20 Direktive (EU) 2019/944.

¹ Direktiva (EU) 2019/944 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. junija 2019 o skupnih pravilih notranjega trga električne energije in spremembi Direktive 2012/27/EU (UL L 158, 14.6.2019, str. 125).

- (30) Zaradi vse večjega števila električnih vozil v cestnem, železniškem in pomorskem prometu ter drugih načinih prevoza bo treba postopke polnjenja optimizirati in jih upravljati na način, ki ne bo povzročal zastojev in bo v celoti izkoriščal razpoložljivost električne energije iz obnovljivih virov in nizke cene električne energije v sistemu. Zlasti pametno polnjenje lahko olajša dodatno integracijo električnih vozil v elektroenergetski sistem, saj omogoča prilagajanje odjema prek agregiranja. Integracijo sistema je mogoče še olajšati z dvosmernim polnjenjem (vozilo-omrežje), pametno in dvosmerno polnjenje pa lahko zmanjša tudi stroške polnjenja za potrošnika. Vsa polnilna mesta, zgrajena ali obnovljena po ... [datum uporabe iz člena 26], bi zato morala podpirati pametno polnjenje. Poleg tega bi bilo treba sprejeti komunikacijske standarde, ki podpirajo pametno in dvosmerno polnjenje, da se zagotovi interoperabilnost.

- (31) Razvoj infrastrukture za električna vozila, ki je priklopljena na omrežje ali ne, interakcija te infrastrukture z elektroenergetskim sistemom ter pravice in odgovornosti, dodeljene različnim akterjem na trgu električne mobilnosti, morajo biti skladni z načeli, določenimi v Direktivi (EU) 2019/944. V tem kontekstu bi morali operaterji distribucijskih sistemov nediskriminatorno sodelovati z vsako osebo, ki vzpostavi ali upravlja javno dostopna polnilna mesta. Dostop dobaviteljev električne energije iz Unije do polnilnih mest ne bi smel posegati v odstopanja iz člena 66 Direktive (EU) 2019/944.
- (32) Vzpostavitev in delovanje polnilnih mest za električna vozila bi morala biti razvita kot konkurenčni trg, odprt za vse stranke, zainteresirane za uvedbo ali upravljanje polnilne infrastrukture. Glede na omejene možnosti lokacij za polnilna mesta za električna vozila na avtocestah so zlasti zaskrbljujoče obstoječe koncesije za avtoceste, na primer za konvencionalne bencinske črpalke ali počivališča, saj lahko trajajo zelo dolgo in so včasih celo brez določenega končnega datuma. Države članice bi si morale v največji možni meri in v skladu z Direktivo 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹ prizadevati za konkurenčno podeljevanje novih koncesij, zlasti za polnilne postaje na obstoječih avtocestnih počivališčih ali ob njih, da se prepreči poseganje na zelena območja in omejijo stroški vzpostavitve ter omogočijo novi udeleženci na trgu.

¹ Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1).

(33) Preglednost cen je ključnega pomena za zagotovitev nemotenega in enostavnega polnjenja in oskrbovanja z gorivom. Uporabnikom vozil na alternativna goriva bi bilo treba pred začetkom polnjenja ali oskrbe z gorivom zagotoviti točne informacije o cenah. Ceno bi bilo treba prikazati na jasno strukturiran način, da bi lahko končni uporabniki prepoznali različne elemente cene, ki jih upravljavec zaračuna pri obračunu cene operacije polnjenja ali oskrbe, in predvideli skupne stroške. Upravljavcem polnilnih postaj bi moralo tudi biti dovoljeno, da zaračunajo dodatne pristojbine, da bi se med drugim preprečilo, da bi drugi uporabniki ovirali uporabo polnilnega mesta, če so te pristojbine jasno navedene in sporočene pred začetkom polnjenja. Če je cena priložnostnega polnjenja navedena na posebni spletni strani, bi jo bilo treba jasno navesti na isti spletni strani, kot se uporablja za plačilo polnjenja ali oskrbe z gorivom. Določitev zahtev za upravljavce in ponudnike mobilnostnih storitev bi zagotovila jamstva in predvidljivost za potrošnike ter tako prispevala k zagotavljanju zaupanja v začetnih fazah uvajanja električne mobilnosti. Spodbudila bi tudi hitro uvajanje baterijskih električnih vozil in vozil na vodikov pogon, ki je bistveno za doseganje večjih podnebnih ambicij Unije in prednostnih nalog iz sporočila Komisije z dne 11. decembra 2019 z naslovom „Evropski zeleni dogovor“. Cene bi morale biti razumne in ne bi smele presegati nastalih stroškov, skupaj z razumno maržo. Navedene cenovne zahteve ne posegajo v pravico držav članic, da določijo ceno na enoto, ki se uporablja za električno energijo, ki se zaračunava na polnilni postaji v skladu z Direktivo 98/6/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹.

¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 98/6/ES z dne 16. februarja 1998 o varstvu potrošnikov pri označevanju cen potrošnikom ponujenih proizvodov (UL L 80, 18.3.1998, str. 27).

- (34) Pojavljajo se nove storitve za podporo uporabi električnih vozil. Spodbude držav članic in zavezujoči ukrepi, ki so jih sprejele, kot so obvezne zmožnosti zagotavljanja gostovanja na določenih polnilnih mestih, imajo pomembno vlogo pri razvoju takih novih storitev. Subjekti, ki ponujajo te nove storitve, na primer ponudniki mobilnostnih storitev, bi morali imeti možnost poslovanja pod poštenimi tržnimi pogoji. Upravljavci polnilnih mest zlasti ne bi smeli neupravičeno prednostno obravnavati nekaterih ponudnikov mobilnostnih storitev, na primer z neupravičenimi razlikami pri cenah, ki bi lahko ovirale konkurenco in na koncu privedle do višjih cen za potrošnike. Da se zagotovi prehod na te nove storitve in da se uporabnikom takih vozil zagotovi enostavno in neovirano uporabo polnilne infrastrukture povsod v Uniji, bi morale države članice spremljati razvoj trga polnjenja. Komisija bi morala pri pregledu te uredbe ukrepati, kadar je to potrebno zaradi razvoja trga, kot so omejevanje storitev za končne uporabnike, storitve, ki zavajajo potrošnike in ovirajo preglednost cen, ali poslovne prakse, ki lahko omejujejo konkurenco.

- (35) Vozila na vodikov pogon so trenutno na trgu prisotna v zelo majhnem številu. Vendar je vzpostavitev zadostne oskrbovalne infrastrukture za vodik ključnega pomena za to, da se omogoči širša uporaba vozil na vodikov pogon, kot je predvideno v sporočilu Komisije z dne 8. julija 2020 z naslovom „Strategija za vodik za podnebno nevtralno Evropo“.
- Trenutno so oskrbovalna mesta za vodik nameščena le v nekaj državah članicah in so večinoma neprimerna za težka vozila. Vozila na vodikov pogon zato ne morejo krožiti po vsej Uniji. Obvezni cilji za namestitev javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik bi morali zagotoviti, da v jedrnem omrežju TEN-T obstaja dovolj gosto omrežje oskrbovalnih mest za vodik, da se omogoči nemoteno potovanje lahkih in težkih vozil na vodikov pogon po vsej Uniji. Za potrebe vzpostavitve oskrbovalne infrastrukture za vodik v omrežju TEN-T bi morale biti vse oskrbovalne postaje za vodik, ki bodo postavljene v cestnem omrežju TEN-T, nahajati v cestnem omrežju TEN-T ali na vozni razdalji največ 10 kilometrov od najbližjega izhoda s ceste TEN-T.

- (36) Uporabnikom vozil na alternativna goriva bi bilo treba omogočiti priložnostno polnjenje ali oskrbovanje ter priročno plačevanje na vseh javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih, ne da bi bilo treba skleniti pogodbo z upravljavcem polnilnega ali oskrbovalnega mesta ali s ponudnikom mobilnostnih storitev. Zato bi morala vsa javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za priložnostno polnjenje ali oskrbovanje sprejeti plačilne instrumente, ki se v Uniji pogosto uporabljajo, zlasti elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve. Za infrastrukturo, vzpostavljeno pred datumom začetka uporabe te uredbe, bi bilo treba uporabo navedenih zahtev odložiti. Ta priložnostna metoda plačevanja bi morala biti vedno na voljo potrošnikom, tudi če je na polnilnem ali oskrbovalnem mestu na voljo plačevanje na podlagi pogodbenih razmerij.
- (37) Ne glede na znamko njihovega vozila bi morali imeti končni uporabniki možnost dostopa do javno dostopnih polnilnih postaj in njihove uporabe na uporabniku prijazen in nediskriminatoren način.

- (38) Prometna infrastruktura bi morala omogočati nemoteno mobilnost in dostopnost za vse uporabnike, vključno s starejšimi osebami, osebami z omejeno mobilnostjo in invalidi. Načeloma bi morale biti lokacije vseh polnilnih in oskrbovalnih postaj ter tudi same polnilne in oskrbovalne postaje zasnovane tako, da so čim bolj dostopne in uporabniku prijazne, in to za čim večji del javnosti, zlasti pa starejše osebe, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalide. To bi moralo vključevati na primer zagotavljanje, da je okoli parkirišča dovolj prostora, da polnilna postaja ni nameščena na površini z robniki, da so gumbi ali zaslon polnilne postaje na ustrezni višini ter da je teža polnilnih in oskrbovalnih kablov takšna, da z njimi zlahka ravnaajo osebe z omejeno močjo. Poleg tega bi moral biti uporabniški vmesnik zadevnih polnilnih postaj dostopen. V tem smislu bi se morale za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo uporabljati zahteve glede dostopnosti iz Direktive (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta¹.
- (39) Varnost in zaščito uporabnikov, zlasti na polnilnih postajah brez nadzora, bi lahko zagotovili tako, da se polnilne postaje opremijo z gumbi za klic v sili, prikazom kontaktnih informacij reševalnih služb, ustrezno razsvetljava ali s sprejetjem drugih ustreznih ukrepov.

¹ Direktiva (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (UL L 151, 7.6.2019, str. 70).

- (40) Vozila na vodikov pogon bi morala imeti možnost oskrbe z gorivom na namembni lokaciji, ki je običajno v mestnem območju, ali v njeni bližini. Za zagotovitev, da je javno dostopno oskrbovanje na namembni lokaciji mogoče vsaj na glavnih urbanih območjih, bi bilo treba take oskrbovalne postaje za vodik zagotoviti v vseh urbanih vozliščih, kot so opredeljena v Uredbi (EU) št. 1315/2013. V urbanih vozliščih bi morali javni organi razmisliti o postavitvi oskrbovalnih postaj za vodik v multimodalnih vozliščih, saj so ta tipična namembna lokacija za težka vozila ter bi lahko z vodikom oskrbovala tudi druge načine prometa, kot sta železniški in celinski ladijski promet. Za izpolnitev zahteve TEN-T bi morale biti mogoče upoštevati eno javno dostopno oskrbovalno postajo za vodik, ki se nahaja v urbanem vozlišču, če je dosežen cilj glede zmogljivosti.
- (41) V tej zgodnji fazi vzpostavljanja trga je še vedno določena stopnja negotovosti v zvezi z vrsto vozil, ki bodo prišla na trg, in v zvezi z vrsto tehnologij, ki se bodo široko uporabljale. V Strategiji za vodik za podnebno nevtralnno Evropo je segment težkih vozil opredeljen kot najverjetnejši segment za zgodnjo množično uporabo vozil na vodikov pogon. Zato bi se morala oskrbovalna infrastruktura za vodik najprej osredotočiti na ta segment, hkrati pa bi morala lahkim vozilom omogočiti oskrbo z gorivom na javno dostopnih oskrbovalnih postajah za vodik. Za zagotovitev interoperabilnosti bi morale vse javno dostopne postaje za vodik vozila oskrbovati vsaj s plinastim vodikom pri 700 barih. Pri uvedbi infrastrukture bi bilo treba upoštevati tudi pojav novih tehnologij, kot je tehnologija tekočega vodika, ki omogočajo večji doseg težkih vozil in bodo verjetno prednostna tehnološka izbira nekaterih proizvajalcev vozil.

- (42) Razvoj novih tehnologij bo zahteval usklajevanje med vsemi deležniki. Skupno podjetje za čisti vodik (Clean Hydrogen Joint Undertaking), ustanovljeno z Uredbo Sveta (EU) 2021/2085¹, bi bilo treba na primer uporabiti tudi za spodbujanje in povečanje zasebnega financiranja, da bi lahko dosegli ustrezne cilje iz te uredbe.
- (43) V Uniji so vzpostavljena številna oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan, ki so že temelj za promet težkih vozil na utekočinjeni metan. Jedrno omrežje TEN-T bi morale ostati osnova za vzpostavitev infrastrukture za utekočinjeni metan, saj pokriva glavne prometne tokove in omogoča čezmejno povezljivost po vsej Uniji. V Direktivi 2014/94/EU je priporočeno, da se takšna oskrbovalna mesta namestijo na vsakih 400 km v jedrnem omrežju TEN-T. Vendar pa ostajajo nekatere vrzeli v omrežju za dosego tega cilja. Države članice bi morale doseči ta cilj in zapolniti preostale vrzeli do leta 2025, nato pa bi se moral cilj prenehati uporabljati.
- (44) Za namene te uredbe „utekočinjeni metan“ pomeni „UZP, utekočinjeni bioplín ali sintetični utekočinjeni metan, vključno z mešanicami teh goriv“. Uporaba opredeljenega izraza „utekočinjeni metan“ ne spreminja opredelitve ali sestave ločenih goriv (UZP, utekočinjeni bioplín ali sintetični utekočinjeni metan), kot so opredeljene v drugih pravnih aktih Unije.

¹ Uredba Sveta (EU) 2021/2085 z dne 19. novembra 2021 o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru Obzorja Evropa ter o razveljavitvi uredb (ES) št. 219/2007, (EU) št. 557/2014, (EU) št. 558/2014, (EU) št. 559/2014, (EU) št. 560/2014, (EU) št. 561/2014 in (EU) št. 642/2014 (UL L 427, 30.11.2021, str. 17).

- (45) Fiksne ali mobilne naprave za oskrbo z električno energijo z obale so lahko vir čiste energije za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh ter prispevajo k zmanjšanju vpliva morskih ladij in plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh na okolje, podnebje in zdravje, zlasti z vidika kakovosti zraka v mestnih območjih ob pristaniščih. Na podlagi Uredbe (EU) 2023/...⁺ morajo upravljavci morskih kontejnerskih ladij in morskih potniških ladij zmanjšati količine emisij, ki jih proizvedejo njihove ladje, ko so privezane na pomol. Z obveznimi cilji za vzpostavitev bi bilo treba zagotoviti, da ima sektor za ladje, privezane na pomolu, v morskih pristaniščih jedrnega in celovitega omrežja TEN-T na voljo zadostno oskrbo z električno energijo z obale za izpolnjevanje teh zahtev. Zato je pomembno določiti jasne cilje za vzpostavitev infrastrukture za oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih TEN-T. Glede na to, da imajo države članice različne modele upravljanja pristanišč, bi morale imeti za doseg te ciljev možnost, da se same odločijo, kako bodo lahko glede na svoje potrebe vzpostavile infrastrukturo v svojih pristaniščih in v različnih terminalih. Pomembno je, da se v pristaniščih in po potrebi med terminali vzpostavi infrastruktura, kadar največji donos naložb in stopnja zasedenosti prinašata največje okoljske koristi v smislu zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in zmanjšanja onesnaženosti zraka.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (46) Za načrtovanje, razvoj in vzpostavitev oskrbe morskih ladij z električno energijo z obale je potreben usklajen pristop za uravnoteženje ponudbe in povpraševanja. Zato bi se morali vsi javni in zasebni deležniki, tako tisti, ki zastopajo interese ladje, kot tisti, ki zastopajo interese pristanišča, ter vsi drugi ustrezni akterji na trgu usklajevati, da se omogoči nemoteno vsakodnevno delovanje.
- (47) Pomembno je preprečiti nasedle naložbe in zagotoviti, da bodo zasebne naložbe, izvedene danes, primerne za prihodnost in da bodo prispevale k prehodu na podnebno nevtralnost, kot je določena v evropskem zelenem dogovoru. Vzpostavitev oskrbe ladij z električno energijo z obale v morskih pristaniščih je treba obravnavati skupaj s sedanjim in prihodnjim uvajanjem enakovrednih tehnologij brez emisij toplogrednih plinov in tehnologij, ki ne onesnažujejo, zlasti tistih, ki zagotavljajo manjše emisije in onesnaževanje tako na privezu kot med plovbo.
- (48) Morske kontejnerske ladje in morske potniške ladje, ki so kategorije ladij, ki proizvajajo največjo količino emisij na ladjo, ko so privezane na pomol, bi morale imeti prednost pri oskrbi z električno energijo z obale. Da bi se upoštevale značilnosti povpraševanja po električni energiji različnih morskih potniških ladij, privezanih na pomolu, in značilnosti delovanja pristanišča, je treba razlikovati med zahtevami za morske potniške ladje ro-ro in visokohitrostna potniška plovila, na eni strani ter zahtevami za druge morske potniške ladje na drugi.

- (49) Pri obveznih ciljnih za vzpostavitev bi bilo treba upoštevati vrste oskrbovanih plovil in obseg prometa morskih pristanišč. Da se prepreči namestitev zmogljivosti, ki se bodo premalo uporabljale, za morska pristanišča z majhnim obsegom prometa nekaterih kategorij ladij, ki temeljijo na povprečnem letnem številu postankov v pristanišču, ne bi smeli veljati obvezni cilji za vzpostavitev za ustrezne kategorije ladij. Podobno namen obveznih ciljev ne bi smelo biti največje povpraševanje, temveč dovolj velik obseg, da bi se preprečile premalo izkoriščene zmogljivosti in upoštevale značilnosti delovanja pristanišča.
- (50) Pri ugotavljanju števila postankov v pristanišču ne bi smeli upoštevati kratkih postankov, postankov ladij, ki uporabljajo brezemisijske tehnologije, nenačrtovanih postankov v pristaniščih zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju, postankov v pristaniščih v izjemnih okoliščinah, v katerih je potrebna proizvodnja energije na krovu, postankov v pristaniščih v izrednih razmerah, ki pomenijo neposredno nevarnost za življenje, ladjo ali okolje ali postankov v pristanišču v drugih primerih višje sile.
- (51) Pomorski promet je pomemben dejavnik za kohezijo in gospodarski razvoj otokov, najbolj oddaljenih regij v Uniji ter Ceute in Melille. Zmogljivost proizvodnje električne energije na teh otokih, v teh regijah in na teh ozemljih morda ne bo vedno zadostovala za potrebe po električni energiji za zagotavljanje oskrbe z električno energijo z obale. V takih primerih bi bilo treba te otoke, regije in ozemlja izvzeti iz zahteve po zagotavljanju oskrbe z električno energijo z obale, razen če in dokler taka električna povezava s celino ali, odvisno od primera, s sosednjimi državami ni dokončana ali dokler ne zadošča lokalna zmogljivost iz nefosilnih virov energije.

- (52) Do leta 2025 bi morale biti na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T. Vzpostavitev te infrastrukture bi morala temeljiti na povpraševanju na trgu. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan vključujejo terminale za utekočinjeni metan, rezervoarje, priklopnike tovornjakov cistern, tovornjake cisterne, mobilne rezervoarje, plovila z rezervoarjem in barže.
- (53) Naprave, ki zagotavljajo oskrbo z električno energijo z obale, bi bilo treba namestiti tudi v pristaniščih na celinskih plovnih poteh omrežja TEN-T.
- (54) Uporaba zunanje oskrbe z električno energijo bi morala nadomestiti uporabo motorjev, kadar zrakoplov miruje na letališču. To bi moralo zmanjšati emisije onesnaževal in hrupa, izboljšati kakovost zraka in zmanjšati vpliv zrakoplovov na podnebne spremembe. Zato bi bilo treba na letališčih TEN-T za vse komercialne prevoze zagotoviti uporabo zunanje oskrbe z električno energijo, medtem ko so zrakoplovi parkirani na povezanih postajališčih za zrakoplove ali na oddaljenih postajališčih za zrakoplove na letališčih omrežja TEN-T. Zunanjo oskrbo zrakoplovov z električno energijo bi bilo mogoče zagotoviti s fiksnimi ali mobilnimi zemeljskimi napajalnimi enotami, tako na povezanih postajališčih za zrakoplove kot na oddaljenih postajališčih za zrakoplove. Zrakoplovi bi morali imeti možnost zunanje oskrbe z električno energijo na vseh povezanih postajališčih za zrakoplove in na oddaljenih postajališčih za zrakoplove, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza, pri čemer ni nujno, da je vsak položaj opremljen z eno fiksno ali mobilno zemeljsko napajalno enoto, saj lahko ena zemeljska napajalna enota – bodisi fiksna bodisi mobilna – služi več parkirnim mestom in se namesti tako, da zadosti potrebam delovanja.

- (55) Pri zagotavljanju dostopa mirujočih zrakoplovov do oskrbe z električno energijo na letališčih, bi morale države članice, kadar je primerno, spodbujati sodelovanje upravljavca letališča z izvajalci storitev zemeljske oskrbe, kadar je ustrezno pa tudi s samooskrbovanimi uporabniki letališč. Države članice bi morale to storiti zlasti prek odbora uporabnikov letališč, ustanovljenega v skladu z Direktivo Sveta 96/67/ES¹.
- (56) Države članice morale imeti možnost, da letališča omrežja TEN-T, ki so v zadnjih treh letih povprečno imela manj kot 10 000 premikov, povezanih s komercialnimi leti, na leto, izvzamejo iz obveznosti oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo na vseh parkirnih mestih za zrakoplove v predpolju. Glede na število zadevnih letov stroški naložb in vzdrževanja oskrbe parkirnih mestih za zrakoplove v predpolju z električno energijo na teh letališčih omrežja TEN-T morda ne bi bili sorazmerni z okoljskimi koristmi, zlasti v primerjavi z učinkovitejšimi naložbami za zmanjšanje emisij CO₂ na letališčih.

¹ Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

(57) Države članice so v skladu z Direktivo 2014/94/EU vzpostavile nacionalne okvire politike, v katerih so opisani njihovi cilji in načrti za zagotovitev izpolnjevanja teh ciljev. Pri oceni nacionalnega okvira politike in oceni Direktive 2014/94/EU je bila poudarjena potreba po večji ambicioznosti in boljše usklajenem pristopu med državami članicami glede na pričakovano pospešitev uvajanja vozil na alternativna goriva, zlasti električnih vozil. Poleg tega bodo za izpolnitev ciljev evropskega zelenega dogovora in podnebnih ciljev Unije potrebne alternative fosilnim gorivom v vseh načinih prevoza. Obstoječe nacionalne okvire politike bi bilo treba revidirati, da bodo jasno opisovali, kako bodo države članice izpolnile veliko večjo potrebo po javno dostopni polnilni in oskrbovalni infrastrukturi, kot je izraženo v obveznih ciljeh. Revidirani nacionalni okviri politike bi lahko obravnavali tudi načine prevoza, za katere ni obveznih ciljev za vzpostavitev. Države članice bi morale redno poročati o napredku, doseženem pri izvajanju teh revidiranih nacionalnih okvirov politike.

(58) Poleg tega bi države članice morale redno ocenjevati, kako bi se z namestitvijo in delovanjem polnilnih mest električnim vozilom omogočilo, da dodatno prispevajo k prožnosti energetskega sistema in nadaljnji uporabi električne energije iz obnovljivih virov. V tej oceni bi bilo treba opredeliti ustrezne ukrepe, ki jih je treba izvesti za zagotovitev skladnosti načrtovanja infrastrukture z ustreznim načrtovanjem omrežja, da se izpolnijo zahteve iz te uredbe. Brez poseganja v Uredbo (EU) 2019/943 Evropskega parlamenta in Sveta¹ ter Direktivo (EU) 2019/944 bi morale države članice sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da električno omrežje zadosti potrebi polnilne infrastrukture iz te uredbe po električni energiji. Države članice bi zato morale nadgraditi in vzdrževati električno omrežje, da bo lahko zadostilo sedanjemu in prihodnjemu povpraševanju prometnega sektorja po električni energiji.

¹ Uredba (EU) 2019/943 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. junija 2019 o notranjem trgu električne energije (UL L 158, 14.6.2019, str. 54).

- (59) Revidirani nacionalni okviri politike bi morali vključevati podporne ukrepe za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi, vključno z infrastrukturo za alternativna goriva, ki jo je treba vzpostaviti, in sicer v tesnem sodelovanju z regionalnimi in lokalnimi organi ter z zadevno industrijo, pri tem pa upoštevati potrebe malih in srednjih podjetij. Poleg tega bi morali revidirani nacionalni okviri politike opisati splošni nacionalni okvir za načrtovanje, izdajanje dovoljenj in nabavo take infrastrukture, opredeliti vse ovire in ukrepe, ki bodo sprejeti za odpravo teh ovir, tako da bo čas med vzpostavitvijo infrastrukture in njeno uporabo razumen ter da bo mogoča njena hitrejša uvedba. Pri reviziji nacionalnih okvirov politike je pomembno, da se na prvem mestu upoštevajo splošna načela tehnološke nevtralnosti in energetske učinkovitosti. Države članice bi morale navesti vse ukrepe, ki so bili sprejeti ali so načrtovani.
- (60) Komisija bi morala olajšati oblikovanje in izvajanje revidiranih nacionalnih okvirov politike držav članic z izmenjavo informacij in najboljših praks med državami članicami. Vsaka država članica bi morala imeti tudi možnost, da se odloči za imenovanje nacionalnega koordinatorja za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, katerega naloga je nadzirati nacionalno usklajevanje in izvajanje nacionalnega okvira politike.

- (61) Za spodbujanje alternativnih goriv in razvoj ustrezne infrastrukture bi morali nacionalni okviri politike zagotoviti pregled stanja, obetov in načrtovanih pobud za spodbujanje alternativnih goriv v sektorjih, ki jih je težko razogljčiti, kot so letalstvo, pomorski promet, plovba po celinskih plovnih poteh in železniški promet v železniških odsekih, ki jih ni mogoče elektrificirati. Zlasti bi morale države članice zagotoviti pregled stanja, obetov in načrtovanih pobud za razogljčenje plovbe po celinskih plovnih poteh v omrežju TEN-T v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami. Razviti bi bilo mogoče tudi dolgoročne strategije za razogljčenje pristanišč omrežja TEN-T in letališč omrežja TEN-T, zlasti s poudarkom na vzpostavitvi infrastrukture za nizkoemisijska in brezemisijska plovila in zrakoplove ter za železniške proge, ki ne bodo elektrificirane. Komisija bi morala na podlagi teh strategij in ob upoštevanju nacionalnih podatkov o tržnem deležu in deležu prometa ter tržnih napovedi pregledati to uredbo, da bi za te sektorje določila dodatne obvezne cilje.
- (62) Razvoj tehnologij za alternativna goriva je pomemben tudi za železnice, kadar neposredna elektrifikacija železniškega odseka morda ni mogoča zaradi razlogov, kot je stroškovna učinkovitost storitve. V železniškem sektorju so na voljo različne tehnologije za opuščanje dizelskih vlakov, vključno z neposredno elektrifikacijo, baterijskimi električnimi vlaki in uporabo vodika. Razvoj teh tehnologij vključuje vzpostavitev prilagojene polnilne in oskrbovalne infrastrukture v državah članicah.

- (63) Države članice bi morale v tesnem sodelovanju z akterji iz zasebnega sektorja, ki bi morali imeti ključno vlogo pri podpiranju razvoja infrastrukture za alternativna goriva, uporabiti različne regulativne in neregulativne spodbude in ukrepe za doseganje obveznih ciljev in izvajanje svojih nacionalnih okvirov politike.
- (64) Na podlagi Direktive 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹ so minimalni nacionalni deleži javnih naročil rezervirani za čiste in brezemisijske avtobuse, kadar čisti avtobus uporablja alternativna goriva, kot so opredeljena v tej uredbi. Ker vse več organov javnega prevoza in javnih prevoznikov prehaja na čiste avtobuse in brezemisijske avtobuse, da bi dosegli te obvezne cilje, je pomembno, da države članice v svoje nacionalne okvire politike kot ključni element vključijo ciljno usmerjeno spodbujanje in razvoj potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za avtobuse. Pomembno je tudi, da države članice vzpostavijo in vzdržujejo ustrezne instrumente za spodbujanje vzpostavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture za avtobuse tudi za vozne parke za lastne potrebe, zlasti za čiste avtobuse in brezemisijske avtobuse na lokalni ravni.

¹ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih vozil za cestni prevoz v podporo nizkoemisijski mobilnosti (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

- (65) Zaradi čedalje večjega števila vrst goriva za motorna vozila in nenehnega povečevanja cestne mobilnosti državljanov po vsej Uniji je treba potrošnikom zagotoviti jasne in razumljive informacije o gorivih na oskrbovalnih postajah in združljivosti njihovih vozil z različnimi gorivi ali polnilnimi mesti na trgu Unije.
- (66) Preproste in lahko primerljive informacije o ceni različnih goriv bi lahko imele pomembno vlogo pri tem, da se potrošnikom omogoči, da lahko bolje ocenijo relativne stroške posameznih goriv, ki so na voljo na trgu. Zato bi morala biti primerjava med cenami na enoto nekaterih alternativnih goriv in konvencionalnih goriv, izražena kot „cena goriva na 100 km“, v informativne namene prikazana na vseh ustreznih oskrbovalnih postajah. Potrošnikom bi bilo treba pojasniti, da se take primerjave cen nanašajo na povprečne cene goriva v državi članici, ki se lahko razlikujejo od dejanskih cen, ki se zaračunavajo na zadevni oskrbovalni postaji. Poleg tega bi morala Komisija, če je primerno, pregledati Direktivo 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹, da bi zagotovila, da se pri obveščanju potrošnikov o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂ v zvezi s trženjem novih osebnih avtomobilov, kot je določeno v navedeni direktivi, upošteva in odraža razvoj v zvezi s prehodom na alternativna goriva.

¹ Direktiva 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil (UL L 12, 18.1.2000, str. 16);

- (67) Potrošnikom je treba zagotoviti zadostne informacije o geografski lokaciji, značilnostih in storitvah, ki so na voljo na javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih za alternativna goriva, zajeta v tej uredbi. Zato bi morale države članice zagotoviti, da upravljavci ali lastniki javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest dajo na voljo ustrezne statične in dinamične podatke. Določiti bi bilo treba zahteve glede vrst podatkov v zvezi z razpoložljivostjo in dostopnostjo ustreznih podatkov, povezanih s polnjenjem in oskrbovanjem, na podlagi rezultatov podpornega ukrepa za program z naslovom „Zbiranje podatkov v zvezi s polnilnimi/oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva in edinstvenimi identifikacijskimi kode, povezanimi z akterji električne mobilnosti“ (v nadaljnjem besedilu: program IDACS), ki je bil končan leta 2022.
- (68) Ta uredba obravnava vrste podatkov, ki so potrebni za delovanje konkurenčnega in odprtega trga ter so bistveni za končne uporabnike pri sprejemanju odločitev na podlagi informacij o polnjenju in oskrbi z gorivom, vključno z visokokakovostnimi informacijskimi storitvami, ki jih razvijejo ustrezni akterji na trgu. Zahteve glede vrst podatkov iz te uredbe bi se morale uporabljati samo za podatke, ki so na voljo v digitalni strojno berljivi obliki.

(69) Podatki bi morali imeti temeljno vlogo pri ustreznem delovanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture. Oblika, pogostost in kakovost, v kateri bi morali biti ti podatki na voljo in dostopni, opredeljujejo splošno kakovost infrastrukture za alternativna goriva, ki ustreza potrebam uporabnikov. Poleg tega bi morali biti ti podatki usklajeno dostopni v vseh državah članicah. Države članice bi morale podatke o infrastrukturi za alternativna goriva dati na voljo kot odprte podatke prek svoje nacionalne točke dostopa v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2022/670¹ in v skladu z dodatnimi specifikacijami, ki dopolnjujejo specifikacije iz navedene delegirane uredbe. Omogočiti bi bilo treba tudi, da se taki podatki zagotovijo prek skupne evropske točke dostopa, ki bi jo morala vzpostaviti Komisija in ki bi morala delovati kot enotni podatkovni portal Unije za podatke, ki jih dajejo upravljavci na voljo v nacionalnih točkah dostopa. Skupna evropska točka dostopa bi morala, kadar je to mogoče, temeljiti na obstoječih strukturah in funkcijah Evropske opazovalnice za alternativna goriva (EAFO) v povezavi z informacijskim sistemom TENtec ali pa bi morala biti na primer dostopna prek namenskega spletnega portala. Skupna evropska točka dostopa bi morala uporabnikom podatkov omogočiti enostaven dostop do podatkov, primerjavo informacij o cenah in pridobitev informacij o značilnostih infrastrukture za alternativna goriva, kot so dostopnost, razpoložljivost ali zmogljivost polnjenja.

¹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 z dne 2. februarja 2022 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 122, 25.4.2022, str. 1).

- (70) Ključnega pomena je, da lahko vsi akterji v sektorju električne mobilnosti enostavno komunicirajo prek digitalnih sredstev, da se končnim uporabnikom zagotovi najboljša kakovost storitev. Za tako komuniciranje so potrebni edinstveni identifikatorji akterjev v vrednostni verigi. V ta namen bi morale vse države članice vzpostaviti organizacijo za registracijo identifikacij (v nadaljnjem besedilu: organizacija IDRO) za izdajo in upravljanje edinstvenih identifikacijskih kod, da bi identificirale vsaj upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev. Vsaka organizacija IDRO bi morala zbirati informacije o identifikacijskih kodah za električno mobilnost, ki se že uporabljajo v njeni državi članici, po potrebi izdati nove identifikacijske kode za električno mobilnost upravljavcem polnilnih mest in ponudnikom mobilnostnih storitev v skladu s skupno dogovorjeno logiko na ravni Unije, na podlagi katere so oblikovane identifikacijske kode za električno mobilnost, ter omogočati izmenjavo teh kod za električno mobilnost in preverjanje njihove edinstvenosti prek morebitnega prihodnjega skupnega repozitorija identifikacijskih kod. Komisija bi morala izdati tehnične smernice za ustanovitev takih organizacij na podlagi rezultatov programa IDACS.

- (71) Tehnične specifikacije za interoperabilnost polnilnih in oskrbovalnih mest bi morale biti določene v evropskih ali mednarodnih standardih. Evropske organizacije za standardizacijo bi morale sprejeti evropske standarde v skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta¹. Pomembno je, da ti standardi temeljijo na veljavnih mednarodnih standardih ali na tekočem razvoju mednarodne standardizacije, kadar je to ustrezno. Zato je pomembno, da evropski postopki standardizacije za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo napredujejo hitro in pravočasno glede na časovni okvir, ki je nujen za načrtovanje, razpise in gradnjo infrastrukture, potrebne na podlagi te uredbe. Pomembno je tudi začeti ali pospešiti postopke standardizacije za vseevropsko usklajeno polnilno infrastrukturo za stacionarno in dinamično polnjenje.
- (72) Pomorski promet in plovba po celinskih plovnih poteh potrebuje nove standarde za olajšanje in utrditev vstopa alternativnih goriv na trg, in sicer v zvezi z oskrbo z električno energijo ter oskrbo z vodikom, metanolom in amonijakom, ter standarde za komunikacijo med plovili in infrastrukturo.

¹ Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12).

- (73) Mednarodna pomorska organizacija (IMO) oblikuje enotne in mednarodno priznane varnostne in okoljske standarde za pomorski promet. Ob upoštevanju globalne narave pomorskega prometa bi se bilo treba izogibati navzkrižjem z mednarodnimi standardi. Unija bi morala zato zagotoviti, da bi bile tehnične specifikacije za pomorski promet, sprejete na podlagi te uredbe, v skladu z mednarodnimi predpisi, ki jih sprejme IMO.
- (74) Komisija bi se morala pri uporabi te uredbe posvetovati z ustreznimi skupinami strokovnjakov, zlasti s forumom za trajnostni promet in Evropskim forumom za trajnostni pomorski promet. Tako strokovno posvetovanje je zlasti pomembno, kadar namerava Komisija sprejeti delegirane ali izvedbene akte na podlagi te uredbe.

- (75) Infrastruktura za alternativna goriva je področje, ki se hitro razvija. Če ni skupnih tehničnih specifikacij, je to ovira za vzpostavitev enotnega trga infrastrukture za alternativna goriva. Zato je treba določiti tehnične specifikacije za področja, na katerih skupne tehnične specifikacije so potrebne, vendar še ne obstajajo. Te tehnične specifikacije bi morale vključevati zlasti komunikacijo med električnim vozilom in polnilnim mestom, komunikacijo med polnilnim mestom in programsko opremo za upravljanje polnjenja (zaledni sistem), komunikacijo v zvezi s storitvijo gostovanja za električno vozilo in komunikacijo z električnim omrežjem, hkrati pa bi morala biti zagotovljena najvišja raven kibernetске varnosti in varstvo osebnih podatkov končnih odjemalcev. Vzpostaviti je treba tudi ustrezen okvir upravljanja in vloge različnih akterjev, vključenih v komunikacijski sektor vozilo-omrežje. Poleg tega je treba upoštevati tehnološke novosti, kot so električni cestni sistemi, zlasti dinamično nadzemno napajanje prek odjemnika toka, dinamično zemeljsko napajanje s prevodnimi tirnicami in induktivna oskrba z električno energijo skozi tuljave na cesti. Kar zadeva zagotavljanje podatkov, je treba k podatkom o javno dostopnem polnjenju dodati dodatne vrste podatkov, kot so podatki v zvezi z obstojem objektov, ki končnim uporabnikom ponujajo povezane storitve, podatki v zvezi s sprejetimi plačilnimi metodami, podatki v zvezi z razpoložljivimi jeziki na infrastrukturi in podatki v zvezi z zagotavljanjem pametnih in dvosmernih storitev polnjenja.

(76) Za dopolnitev te uredbe z določitvijo dodatnih tehničnih specifikacij in za spremembo te uredbe z dodajanjem dodatnih vrst podatkov bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) sprejme akte v zvezi s skupnimi tehničnimi zahtevami za skupni programski vmesnik, da se omogoči avtomatizirana in enotna izmenjava podatkov med upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest ter uporabniki podatkov. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihovi strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (77) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z razvojem določb o označevanju, obliko, pogostostjo in kakovostjo podatkov o javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih, ki morajo biti na voljo in dostopni na podlagi te uredbe, ter v zvezi s postopkom, ki omogoča to razpoložljivost in dostopnost. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹.
- (78) Trg alternativnih goriv in zlasti brezemisijjskih goriv je še vedno v začetni fazi razvoja, tehnologija pa se razvija hitro. Verjetno je, da bo ta razvoj vplival na povpraševanje po alternativnih gorivih in posledično na infrastrukturo za alternativna goriva za vse načine prevoza. Komisija bi morala zato do 31. decembra 2024 predstaviti poročilo za težka vozila o tehnologiji in pripravljenosti na trg. To poročilo bi moralo upoštevati prve znake preferenc trga ter tehnološki razvoj in razvoj tehničnih specifikacij. Komisija bi morala do 31. decembra 2026 in nato vsakih pet let oceniti izvajanje te uredbe.

¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (79) Ker bo ta uredba povzročila dodatne prilagoditve in upravne stroške, bi bilo treba skrbno pregledovati splošno regulativno breme za sektorje, ki jih zajema ta uredba. Glede na navedeno bi morala Komisija v svojem poročilu o oceni delovanja te uredbe oceniti, v kolikšni meri so bili doseženi cilji te uredbe in koliko je ta vplivala na konkurenčnost zadevnih sektorjev. V tem pregledu bi bilo treba obravnavati tudi interakcijo med to uredbo in drugimi ustreznimi pravnimi akti Unije, vključno z morebitnimi dejavnostmi in ukrepi, ki so bili ali bi se lahko sprejeli za zmanjšanje skupnega stroškovnega pritiska na zadevne sektorje.
- (80) Ker cilja te uredbe, in sicer zagotovitvi vzpostavitve zadostne infrastrukture za alternativna goriva v Uniji, zlasti za cestna vozila, vlake, plovila in mirujoče zrakoplove, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe, da se na ravni Unije omogoči mobilnost vozila na alternativna goriva, lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.

- (81) Direktivo 2014/94/EU bi bilo zato treba razveljaviti. Delegirani uredbi Komisije (EU) 2019/1745¹ in (EU) 2021/1444² določata nedatirane tehnične specifikacije za nekatere vrste infrastrukture za alternativna goriva, te specifikacije pa so zdaj datirane in navedene v Prilogi II k tej uredbi. Zato bi bilo treba razveljaviti tudi navedeni delegirani uredbi –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

-
- ¹ Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1745 z dne 13. avgusta 2019 o dopolnitvi in spremembi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s polnilnimi mesti za motorna vozila kategorije L, oskrbo z električno energijo z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, oskrbo z vodikom za cestni promet ter oskrbo z zemeljskim plinom za cestni in vodni promet ter o razveljavitvi Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/674 (UL L 268, 22.10.2019, str. 1).
- ² Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1444 z dne 17. junija 2021 o dopolnitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta glede standardov za polnilna mesta za električne avtobuse (UL L 313, 6.9.2021, str. 1).

Člen 1

Predmet urejanja

1. Ta uredba določa obvezne nacionalne cilje za vzpostavitev zadostne infrastrukture za alternativna goriva v Uniji za cestna vozila, vlake, plovila in mirujoče zrakoplove. Določa skupne tehnične specifikacije in zahteve v zvezi z informacijami za uporabnike, zagotavljanjem podatkov in plačili za infrastrukturo za alternativna goriva.
2. Ta uredba določa tudi pravila za nacionalne okvire politike iz člena 14, ki jih sprejmejo države članice, vključno s pravili za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva na področjih, za katera obvezni cilji niso določeni na ravni Unije, in za poročanje o vzpostavitvi take infrastrukture.
3. Ta uredba vzpostavlja mehanizem poročanja za spodbujanje sodelovanja in zagotavlja zanesljivo spremljanje napredka. Mehanizem poročanja je strukturiran, pregleden in ponavljajoč se postopek med Komisijo in državami članicami za dokončno oblikovanje nacionalnih okvirov politike, ob upoštevanju obstoječih lokalnih in regionalnih strategij za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, in njihovo poznejše izvajanje ter za dokončno oblikovanje ustreznih ukrepov Komisije za podporo skladne in hitrejše vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva v državah članicah.

Člen 2
Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „dostopnost podatkov“ pomeni možnost kadar koli zahtevati in pridobiti podatke v strojno berljivi obliki;
- (2) „priložnostna cena“ pomeni ceno, ki jo upravljavec polnilnega ali oskrbovalnega mesta zaračuna končnemu uporabniku za priložnostno polnjenje ali oskrbovanje;
- (3) „v cestnem omrežju TEN-T“ pomeni:
 - (a) v zvezi z električnimi polnilnimi postajami: da se nahajajo v cestnem omrežju TEN-T ali na razdalji do 3 km vožnje od najbližjega izhoda s ceste TEN-T, in
 - (b) v zvezi z oskrbovalnimi postajami za vodik: da se nahajajo v cestnem omrežju TEN-T ali na razdalji do 10 km vožnje od najbližjega izhoda s ceste TEN-T;

- (4) „alternativna goriva“ pomeni goriva ali vire energije, ki se vsaj deloma uporabljajo kot nadomestek za fosilne naftne vire pri oskrbi prometa z energijo ter ki lahko prispevajo k razogljičenju prometa in izboljšujejo okoljske parametre delovanja prometnega sektorja; vključujejo:
- (a) „alternativna goriva za brezemisijaska vozila, vlake, plovila in zrakoplove“:
- električno energijo;
 - vodik;
 - amonijak;
- (b) „goriva iz obnovljivih virov“:
- biomasna goriva, vključno z bioplinom, in pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2, točke 27, 28 in 33, Direktive (EU) 2018/2001;
 - sintetična in parafinska goriva, vključno z amonijakom, proizvedena iz energije iz obnovljivih virov;

- (c) „alternativna goriva iz neobnovljivih virov in prehodna fosilna goriva“
- zemeljski plin v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP);
 - utekočinjeni naftni plin (UNP);
 - sintetična in parafinska goriva, proizvedena iz energije iz neobnovljivih virov;
- (5) „povezano postajališče za zrakoplov“ pomeni postajališče na določenem območju letališke ploščadi, ki je opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;
- (6) „oddaljeno postajališče za zrakoplov“ pomeni postajališče na določenem območju letališke ploščadi, ki ni opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;
- (7) „letališče jedrnega omrežja TEN-T ali letališče celovitega omrežja TEN-T“ pomeni letališče, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- (8) „avtomatsko ugotavljanje istovetnosti“ pomeni ugotavljanje istovetnosti vozila na polnilnem mestu prek priključka za polnjenje ali telematike;
- (9) „razpoložljivost podatkov“ pomeni obstoj podatkov v digitalni strojno berljivi obliki;
- (10) „baterijsko električno vozilo“ pomeni električno vozilo, ki ga poganja izključno elektromotor in nima sekundarnega pogonskega vira;

- (11) „dvosmerno polnjenje“ pomeni pametno polnjenje, pri katerem je mogoče smer toka električne energije obrniti, kar omogoča tok električne energije iz baterije v polnilno mesto, na katero je priključena;
- (12) „priključek“ pomeni fizični vmesnik med polnilnim ali oskrbovalnim mestom in vozilom, prek katerega se izmenjuje gorivo ali električna energija;
- (13) „komercialni zračni prevoz“ pomeni komercialni zračni prevoz, kot je opredeljen v členu 3, točka 24, Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta¹;
- (14) „kontejnerska ladja“ pomeni ladjo, ki je namenjena izključno za prevoz kontejnerjev v podpalubju in na krovu;
- (15) „plačilo na podlagi pogodbenega razmerja“ pomeni plačilo končnega uporabnika za storitev polnjenja ali oskrbe z gorivom ponudniku mobilnostnih storitev na podlagi pogodbe, sklenjene med tem končnim uporabnikom in tem ponudnikom mobilnostnih storitev;

¹ Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

- (16) „uporabnik podatkov“ pomeni kateri koli javni organ, organ za ceste, upravljavca cest, upravljavca polnilnega in oskrbovalnega mesta, raziskovalno ali nevladno organizacijo, ponudnika mobilnostnih storitev, platformo za e-gostovanje, ponudnika digitalnih zemljevidov ali kateri koli drug subjekt, ki ga zanima uporaba podatkov za zagotavljanje informacij, ustvarjanje storitev ali izvajanje raziskav ali analiz o infrastrukturi za alternativna goriva;
- (17) „digitalno povezano polnilno mesto“ pomeni polnilno mesto, ki lahko pošilja in sprejema informacije v realnem času, komunicira dvosmerno z električnim omrežjem in električnim vozilom ter ga je mogoče daljinsko spremljati in nadzorovati, vključno z zagonom in ustavitvijo operacije polnjenja ter merjenjem toka električne energije;
- (18) „operater distribucijskega sistema“ pomeni operaterja distribucijskega sistema, kakor je opredeljen v členu 2, točka 29, Direktive (EU) 2019/944;
- (19) „distributer“ pomeni distributerja, kot je opredeljen v členu 3, točka 43, Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta¹;
- (20) „dinamični podatki“ pomeni podatke, ki se pogosto ali redno spreminjajo;
- (21) „električni cestni sistem“ pomeni fizično napravo ob cesti za prenos električne energije v električno vozilo med vožnjo;

¹ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

- (22) „električno vozilo“ pomeni motorno vozilo, opremljeno s pogonskim sklopom, ki vključuje vsaj en neobroben električni stroj kot pretvornik energije z električnim sistemom za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki ga je mogoče zunanje polniti;
- (23) „oskrba mirujočega zrakoplova z električno energijo“ pomeni oskrbo zrakoplova z električno energijo prek standardiziranega fiksne ali mobilnega vmesnika, kadar stoji zrakoplov na povezanem postajališču za zrakoplov ali oddaljenem postajališču za zrakoplov;
- (24) „končni uporabnik“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki kupuje alternativno gorivo za neposredno uporabo v vozilu;
- (25) „e-gostovanje“ pomeni izmenjavo podatkov in plačil med upravljavcem polnilnega ali oskrbovalnega mesta in ponudnikom mobilnostnih storitev, od katerega končni uporabnik kupi storitev polnjenja ali oskrbe z gorivom;
- (26) „platforma za e-gostovanje“ pomeni platformo, ki povezuje akterje na trgu, zlasti ponudnike mobilnostnih storitev in upravljavce polnilnih ali oskrbovalnih mest, da se med njimi omogoči zagotavljanje storitev, vključno z e-gostovanjem;
- (27) „evropski standard“ pomeni evropski standard, kot je opredeljen v členu 2, točka 1(b), Uredbe (EU) št. 1025/2012;
- (28) „splošno letalstvo“ pomeni vse dejavnosti civilnega letalstva razen dejavnosti rednega in posebnega zračnega prevoza za plačilo ali najem;

- (29) „bruto tonaža“ pomeni bruto tonažo, kot je opredeljena v členu 3, točka (e), Uredbe (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta¹;
- (30) „težko vozilo“ pomeni motorno vozilo kategorije M₂, kot je opisano v členu 4(1), točka (a)(ii), motorno vozilo kategorije M₃, kot je opisano v členu 4(1), točka (a)(iii), motorno vozilo kategorije N₂, kot je opisano v členu 4(1), točka (b)(ii), ali motorno vozilo kategorije N₃, kot je opisano v členu 4(1), točka (b)(iii), Uredbe (EU) 2018/858;
- (31) „polnilno mesto visoke moči“ pomeni polnilno mesto z izhodno močjo, večjo od 22 kW, za prenos električne energije na električno vozilo;
- (32) „visokohitrostno potniško plovilo“ pomeni visokohitrostno potniško plovilo, kot je opredeljeno v Pravilu 1 Poglavja X Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974 (SOLAS 74), ki prevaža več kakor 12 potnikov;
- (33) „lahko vozilo“ pomeni motorno vozilo kategorije M₁, kot je opisano v členu 4(1), točka (a)(i), ali motorno vozilo kategorije N₁, kot je opisano v členu 4(1), točka (b)(i), Uredbe (EU) 2018/858;
- (34) „utekočinjeni metan“ pomeni utekočinjeni zemeljski plin (UZP), utekočinjeni bioplin ali sintetični utekočinjeni metan, vključno z mešanici teh goriv;

¹ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

- (35) „proizvajalec“ pomeni proizvajalca, kot je opredeljen v členu 3, točka 40, Uredbe (EU) 2018/858;
- (36) „ponudnik mobilnostnih storitev“ pomeni pravno osebo, ki zagotavlja storitve končnemu uporabniku v zameno za plačilo, vključno s prodajo storitve polnjenja ali oskrbe;
- (37) „polnilno mesto običajne moči“ pomeni polnilno mesto z izhodno močjo, ki je manjša ali enaka 22 kW, za prenos električne energije na električno vozilo;
- (38) „nacionalna točka dostopa“ pomeni digitalni vmesnik, ki ga vzpostavi država članica in predstavlja enotno točko za dostop do podatkov;
- (39) „upravljavec polnilnega mesta“ pomeni subjekt, ki je odgovoren za upravljanje in delovanje polnilnega mesta, in ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev polnjenja, tudi v imenu in za račun ponudnika mobilnostnih storitev;
- (40) „upravljavec oskrbovalnega mesta“ pomeni subjekt, ki je odgovoren za upravljanje in delovanje oskrbovalnega mesta, in ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev oskrbe z gorivom, tudi v imenu in za račun ponudnika mobilnostnih storitev;
- (41) „potniška ladja“ pomeni ladjo, ki prevaža več kot 12 potnikov, vključno s potniškimi ladjami za križarjenje, visokohitrostnimi potniškimi plovili in potniškimi ladjami ro-ro;

- (42) „plačilna storitev“ pomeni „plačilno storitev“, kot je opredeljena v členu 4, točka 3, Direktive (EU) 2015/2366 Evropskega parlamenta in Sveta¹;
- (43) „priključno hibridno vozilo“ pomeni električno vozilo s konvencionalnim motorjem z notranjim zgorevanjem v kombinaciji z električnim pogonskim sistemom, ki ga je mogoče polniti iz zunanjega vira električne energije;
- (44) „izhodna moč“ pomeni teoretično največjo moč, izraženo v kW, ki jo lahko polnilno mesto, postaja, park ali naprava za oskrbo z električno energijo z obale dobavlja vozilom ali plovilom, priključenim na to polnilno mesto, postajo, park ali napravo;
- (45) „javno dostopna infrastruktura za alternativna goriva“ pomeni infrastrukturo za alternativna goriva na lokaciji ali v prostorih, odprtih za širšo javnost, ne glede na to, ali je infrastruktura za alternativna goriva na javnem ali zasebnem zemljišču, ali se uporabljajo omejitve ali pogoji v smislu dostopa do lokacije ali prostora in ne glede na veljavne pogoje uporabe infrastrukture za alternativna goriva;
- (46) „hitroodzivna koda“ (koda QR) pomeni kodiranje in vizualizacijo podatkov, skladno s standardom ISO/IEC 18004:2015;

¹ Direktiva (EU) 2015/2366 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2015 o plačilnih storitvah na notranjem trgu, spremembah direktiv 2002/65/ES, 2009/110/ES ter 2013/36/EU in Uredbe (EU) št. 1093/2010 ter razveljavitvi Direktive 2007/64/ES (UL L 337, 23.12.2015, str. 35).

- (47) „priložnostno polnjenje“ pomeni storitev polnjenja, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se ta končni uporabnik moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali poslovno razmerje z upravljavcem tega polnilnega mesta za več kot zgolj nakup storitve polnjenja;
- (48) „polnilno mesto“ pomeni fiksni ali mobilni vmesnik v omrežju ali zunaj njega za prenos električne energije v električno vozilo in ki lahko, čeprav ima lahko enega ali več priključkov za različne tipe priključkov, naenkrat polni samo eno električno vozilo, in ki izključuje naprave z izhodno močjo, ki je manjša ali enaka 3,7 kW, katerih osnovni namen ni polnjenje električnih vozil;
- (49) „polnilno mesto, postaja ali park za lahka vozila“ pomeni polnilno mesto, postajo ali park, namenjene polnjenju lahkih vozil, zaradi posebne zasnove priključkov/vtičev ali zaradi zasnove parkirnega prostora ob polnilnem mestu, postaji ali parku, ali oboje;
- (50) „polnilno mesto, postaja ali park za težka vozila“ pomeni polnilno mesto, postajo ali park, namenjene polnjenju težkih vozil, bodisi zaradi posebne zasnove priključkov/vtičev bodisi zaradi zasnove parkirnega prostora ob polnilnem mestu, postaji ali parku, ali oboje;
- (51) „polnilni park“ pomeni eno ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji;

- (52) „polnilna postaja“ pomeni fizično napravo na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več polnilnih mest;
- (53) „storitev polnjenja“ pomeni prodajo ali zagotavljanje električne energije, vključno s povezanimi storitvami, prek javno dostopnega polnilnega mesta;
- (54) „operacija polnjenja“ pomeni celoten postopek polnjenja vozila na javno dostopnem polnilnem mestu od trenutka priključitve vozila do trenutka odklopa vozila;
- (55) „priložnostna oskrba z gorivom“ pomeni storitev oskrbe z gorivom, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se ta končni uporabnik moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali skleniti poslovno razmerje z upravljavcem tega oskrbovalnega mesta, ki presega zgolj nakup storitve oskrbe z gorivom;
- (56) „oskrbovalno mesto“ pomeni oskrbovalno mesto za oskrbo s katerim koli tekočim ali plinastim gorivom prek fiksne ali mobilne naprave, ki lahko oskrbuje samo eno vozilo, en vlak, eno plovilo ali en zrakoplov naenkrat;
- (57) „storitev oskrbe z gorivom“ pomeni prodajo ali zagotavljanje katerega koli tekočega ali plinastega goriva prek javno dostopnega oskrbovalnega mesta;
- (58) „operacija oskrbe z gorivom“ pomeni celoten postopek oskrbe vozila z gorivom na javno dostopnem oskrbovalnem mestu od trenutka priključitve vozila do trenutka izključitve vozila;

- (59) „oskrbovalna postaja“ pomeni samostojno fizično napravo na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več oskrbovalnih mest;
- (60) „regulativni organ“ pomeni regulativni organ, ki ga imenuje vsaka država članica na podlagi člena 57(1) Direktive (EU) 2019/944;
- (61) „energija iz obnovljivih virov“ pomeni energijo iz obnovljivih virov, kot je opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 1, Direktive (EU) 2018/2001;
- (62) „potniška ladja ro-ro“ pomeni ladjo, na katero se lahko vkrcajo in izkrcajo cestna ali železniška vozila, ki prevažata več kot 12 potnikov;
- (63) „varno in varovano parkirišče“ pomeni parkirišče, ki je dostopno voznikom, ki opravljajo prevoz blaga ali potnikov, ki je certificirano v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2022/1012¹;
- (64) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni dobavo električne energije z obale morskim ladjam ali plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh, privezanim na pomolu, prek standardiziranega fiksne ali mobilnega vmesnika;
- (65) „pametno polnjenje“ pomeni polnjenje, pri katerem se intenzivnost električne energije, dobavljene bateriji, prilagodi v realnem času na podlagi informacij, prejetih prek elektronske komunikacije;

¹ Delegirana uredba Komisije o (EU) 2022/1012 z dne 7. aprila 2022 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve standardov, v katerih so podrobno opredeljeni raven storitve in varnosti varnih in varovanih parkirišč, ter postopkov za njihovo certificiranje (UL L 170, 28.6.2022, str. 27).

- (66) „statični podatki“ pomeni podatke, ki se ne spreminjajo pogosto ali redno;
- (67) „celovito omrežje TEN-T“ pomeni celovito omrežje v smislu člena 9 Uredbe (EU) št. 1315/2013;
- (68) „jedrno omrežje TEN-T“ pomeni jedrno omrežje v smislu člena 38 Uredbe (EU) št. 1315/2013;
- (69) „pristanišče na celinski plovni poti jedrnega omrežja TEN-T ali pristanišče na celinski plovni poti celovitega omrežja TEN-T“ pomeni pristanišče na celinski plovni poti jedrnega omrežja TEN-T ali celovitega omrežja TEN-T, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- (70) „morsko pristanišče jedrnega omrežja TEN-T ali morsko pristanišče celovitega omrežja TEN-T“ pomeni morsko pristanišče jedrnega omrežja TEN-T ali celovitega omrežja TEN-T, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- (71) „operater prenosnega sistema“ pomeni operaterja prenosnega sistema, kot je opredeljen v členu 2, točka 35, Direktive (EU) 2019/944;
- (72) „urbano vozlišče“ pomeni urbano vozlišče, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013.

Člen 3

Cilji za polnilno infrastrukturo za lahka električna vozila

1. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju postavijo javno dostopne polnilne postaje za lahka električna vozila tako, da je to sorazmerno z uvajanjem lahkih električnih vozil in da tem vozilom zagotavljajo zadostno izhodno moč.

V ta namen države članice zagotovijo, da se ob koncu vsakega leta, z začetkom od ... [leto datuma začetka uporabe iz člena 26], kumulativno dosežejo naslednji cilji glede izhodne moči:

- (a) da je za vsako baterijsko lahko električno vozilo, registrirano na njihovem ozemlju, na javno dostopnih polnilnih postajah zagotovljena skupna izhodna moč najmanj 1,3 kW ter
- (b) da je za vsako priključno lahko hibridno vozilo, registrirano na njihovem ozemlju, na javno dostopnih polnilnih postajah zagotovljena skupna izhodna moč najmanj 0,80 kW.

2. Če delež baterijskih lahkih električnih vozil v primerjavi s celotnim voznim parkom lahkih vozil, registriranih na ozemlju države članice, doseže vsaj 15 % in država članica dokaže, da ima izvajanje zahtev iz odstavka 1, drugi pododstavek, škodljive učinke v tej državi članici, ker odvrta zasebne naložbe, in ni več utemeljeno, lahko ta država članica Komisiji predloži obrazloženo zahtevo za dovoljenje za uporabo nižjih zahtev glede ravni skupne izhodne moči ali za prenehanje uporabe takih zahtev.
3. Komisija v šestih mesecih po prejemu obrazložene zahteve, predložene na podlagi odstavka 2, sprejme odločitev, ki je utemeljena v vsakem primeru.
4. Države članice zagotovijo minimalno pokritost cestnega omrežja z javno dostopnimi polnilnimi mesti za lahka električna vozila na svojem ozemlju.

V ta namen države članice zagotovijo, da:

- (a) se v jedrnem cestnem omrežju TEN-T postavijo javno dostopni polnilni parki za lahka električna vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 60 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:
 - (i) do 31. decembra 2025 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW;

- (ii) do 31. decembra 2027 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 600 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW;
- (b) se v celovitem cestnem omrežju TEN-T postavijo javno dostopni polnilni parki za lahka električna vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 60 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:
 - (i) do 31. decembra 2027 na najmanj 50 % dolžine celovitega cestnega omrežja TEN-T vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč najmanj 300 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW;
 - (ii) do 31. decembra 2030 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 300 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW;
 - (iii) do 31. decembra 2035 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 600 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW.

5. Za izračun odstotka dolžine celovitega cestnega omrežja TEN-T iz odstavka 4, točka (b)(i), so podlaga naslednji elementi:
- (a) za izračun imenovalca: celotna dolžina celovitega cestnega omrežja TEN-T na ozemlju države članice;
 - (b) za izračun števca: skupna dolžina odsekov celovitega cestnega omrežja TEN-T med dvema javno dostopnima polnilnima parkoma za lahka električna vozila, ki izpolnjujeta zahteve iz odstavka 4, točka (b)(i), kamor niso vključeni odseki celovitega cestnega omrežja TEN-T med dvema takima polnilnima parkoma, ki sta med seboj oddaljena več kot 60 km.
6. V cestnem omrežju TEN-T se lahko postavi en javno dostopen polnilni park za lahka električna vozila v obe smeri vožnje, če
- (a) je ta polnilni park zlahka dostopen v obeh smereh vožnje;
 - (b) je ta polnilni park ustrezno označen ter
 - (c) so v obeh smereh vožnje izpolnjene zahteve iz odstavka 4 za največjo razdaljo med polnilnimi parki, skupno izhodno moč polnilnega parka, število polnilnih mest in izhodno moč enega polnilnega mesta, ki veljajo za eno smer vožnje.

7. Z odstopanjem od odstavka 4 tega člena lahko države članice določijo, da se na cestah omrežja TEN-T s skupno povprečno letno gostoto dnevnega prometa manj kot 8 500 lahkih vozil in kadar vzpostavitve infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskimi pogoji stroškov in koristi, javno dostopen polnilni park za lahka električna vozila uporablja za obe smeri vožnje, če so izpolnjene zahteve iz odstavka 4 tega člena v zvezi z največjo razdaljo med polnilnima parkoma, skupno izhodno močjo polnilnega parka, številom polnilnih mest in izhodno močjo posameznega polnilnega mesta za eno smer vožnje, ter da je polnilni park zlahka dostopen iz obeh smeri vožnje in ustrezno označen. Države članice obvestijo Komisijo o vseh primerih, v katerih so uporabile odstopanje iz tega odstavka. Države članice te primere pregledajo vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročanja o napredku iz člena 15.

8. Z odstopanjem od odstavka 4 tega člena lahko države članice na cestah omrežja TEN-T s skupno povprečno letno gostoto dnevnega prometa manj kot 8 500 lahkih vozil in kadar vzpostavitve infrastrukture ni mogoče upravičiti z vidika socialno-ekonomskih stroškov in koristi, za največ 50 % zmanjšajo skupno izhodno moč javno dostopnega polnilnega parka za lahka vozila, ki se zahteva na podlagi odstavka 4 tega člena, če se ta polnilni park uporablja le za eno smer vožnje in so izpolnjene druge zahteve iz odstavka 4 tega člena glede največje razdalje med polnilnimi parki, števila polnilnih mest in izhodne moči enega polnilnega mesta. Države članice uradno obvestijo Komisijo o vseh primerih, v katerih so uporabile odstopanje iz tega odstavka. Države članice te primere pregledajo vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročanja o napredku iz člena 15.

9. Z odstopanjem od zahteve iz odstavka 4 tega člena, točki (a) in (b), v zvezi z največjo razdaljo 60 km med javno dostopnimi polnilnimi parki za lahka vozila lahko države članice za take polnilne parke na cestah omrežja TEN-T s skupno povprečno letno gostoto dnevnega prometa manj kot 3 000 lahkih vozil dovolijo tudi daljšo razdaljo, in sicer do 100 km, če je razdalja med polnilnimi parki ustrezno označena. Države članice uradno obvestijo Komisijo o vseh primerih, v katerih so uporabile odstopanje iz tega odstavka. Države članice te primere pregledajo vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročanja o napredku iz člena 15.

10. Kadar je država članica Komisijo uradno obvestila o primeru, ko je uporabila odstopanje iz odstavka 7, zahteve iz odstavka 4, točki (a) in (b), glede največje razdalje med polnilnimi parki veljajo za izpolnjene.
11. Sosednje države članice zagotovijo, da največje medsebojne razdalje iz odstavka 4, točki (a) in (b), niso presežene za čezmejne odseke jedrnega cestnega omrežja TEN-T in celovitega cestnega omrežja TEN-T.

Člen 4

Cilji za polnilno infrastrukturo za težka električna vozila

1. Države članice zagotovijo minimalno pokritost z javno dostopnimi polnilnimi mesti za težka električna vozila na svojem ozemlju.

V ta namen države članice zagotovijo, da se:

- (a) do 31. decembra 2025 vsaj na 15 % dolžine cestnega omrežja TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka električna vozila ter da vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč najmanj 1 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;

- (b) do 31. decembra 2027 vsaj na 50 % dolžine cestnega omrežja TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka električna vozila ter da vsak polnilni park:
 - (i) v jedrnem cestnem omrežju TEN-T zagotavlja izhodno moč najmanj 2800 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;
 - (ii) v celovitem cestnem omrežju TEN-T zagotavlja izhodno moč najmanj 1 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;
- (c) do 31. decembra 2030 v jedrnem cestnem omrežju TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka električna vozila z največjo medsebojno razdaljo 60 km, pri čemer vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč najmanj 3600 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;
- (d) do 31. decembra 2030 v celovitem cestnem omrežju TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka električna vozila z največjo medsebojno razdaljo 100 km, pri čemer vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč najmanj 1500 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;

- (e) do 31. decembra 2027 na vsakem varnem in varovanem parkirišču postavita vsaj dve javno dostopni polnilni postaji za težka električna vozila s posamično izhodno močjo najmanj 100 kW;
- (f) do 31. decembra 2030 na vsakem varnem in varovanem parkirišču postavijo vsaj štiri javno dostopne polnilne postaje za težka električna vozila s posamično izhodno močjo najmanj 100 kW;
- (g) do 31. decembra 2025 v vsakem urbanem vozlišču namestijo javno dostopna polnilna mesta za težka električna vozila z zbirno izhodno močjo vsaj 900 kW, ki jo zagotavljajo polnilne postaje s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW;
- (h) do 31. decembra 2030 v vsakem urbanem vozlišču namestijo javno dostopna polnilna mesta za težka električna vozila z zbirno izhodno močjo vsaj 1800 kW, ki jo zagotavljajo polnilne postaje s posamično izhodno močjo vsaj 150 kW.

2. Za izračun odstotka dolžine cestnega omrežja TEN-T iz odstavka 1, točki (a) in (b), so podlaga naslednji elementi:

- (a) za izračun imenovalca: celotna dolžina cestnega omrežja TEN-T na ozemlju države članice;

- (b) za izračun števca: skupna dolžina odsekov cestnega omrežja TEN-T med dvema javno dostopnima polnilnima parkoma za težka električna vozila, ki izpolnjujeta zahteve iz odstavka 1, točka (a) oziroma (b), kamor niso vključeni odseki cestnega omrežja TEN-T med dvema takima polnilnima parkoma, ki sta med seboj oddaljena več kot 120 km.
3. V cestnem omrežju TEN-T se lahko postavi en javno dostopen polnilni park za težka električna vozila v obe smeri vožnje, če:
- (a) je ta polnilni park zlahka dostopen v obeh smereh vožnje;
 - (b) je ta polnilni park ustrezno označen ter
 - (c) so v obeh smereh vožnje izpolnjene zahteve iz odstavka 1 za največjo razdaljo med polnilnimi parki, skupno izhodno moč polnilnega parka, število polnilnih mest in izhodno moč enega mesta za eno smer vožnje.

4. Z odstopanjem od odstavka 1 tega člena lahko države članice določijo, da se na cestah omrežja TEN-T s skupno povprečno letno gostoto dnevnega prometa manj kot 2 000 težkih vozil in kadar vzpostavitve infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskimi pogoji stroškov in koristi, javno dostopen polnilni park za težka električna vozila uporablja za obe smeri vožnje, če so izpolnjene zahteve iz odstavka 1 tega člena, kar se tiče največje razdalje med polnilnimi parki, skupne izhodne moči polnilnega parka, števila polnilnih mest in izhodne moči posameznega polnilnega mesta za eno smer vožnje, ter da je polnilni park zlahka dostopen iz obeh smeri vožnje in ustrezno označen. Države članice uradno obvestijo Komisijo o vseh primerih, v katerih so uporabile odstopanje iz tega odstavka. Države članice te primere pregledajo vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročanja o napredku iz člena 15.

5. Z odstopanjem od odstavka 1 tega člena lahko države članice na cestah omrežja TEN-T s skupno povprečno letno gostoto dnevnega prometa manj kot 2 000 težkih vozil in kadar vzpostavitev infrastrukture ni mogoče upravičiti z vidika socialno-ekonomskih stroškov in koristi, za največ 50 % zmanjšajo skupno izhodno moč javno dostopnega polnilnega parka za težka električna vozila, ki se zahteva na podlagi odstavka 1 tega člena, če se ta polnilni park uporablja le za eno smer vožnje in so izpolnjene druge zahteve iz odstavka 1 tega člena glede največje razdalje med polnilnimi parki, števila polnilnih mest in izhodne moči enega polnilnega mesta. Države članice uradno obvestijo Komisijo o vseh primerih, v katerih so uporabile odstopanje iz tega odstavka. Države članice te primere pregledajo vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročanja o napredku iz člena 15.

6. Z odstopanjem od zahteve iz odstavka 1, točka (c), tega člena, v zvezi z največjo razdaljo 60 km med javno dostopnimi polnilnimi parki za težka električna vozila lahko države članice za take polnilne parke na cestah jedrnega omrežja TEN-T s skupno povprečno letno gostoto dnevnega prometa manj kot 800 težkih vozil dovolijo tudi daljšo razdaljo, in sicer do 100 km, če je razdalja med polnilnimi parki ustrezno označena. Države članice uradno obvestijo Komisijo o vseh primerih, v katerih so uporabile odstopanja iz tega odstavka. Države članice te primere pregledajo vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročanja o napredku iz člena 15.

7. Kadar je država članica Komisijo uradno obvestila o primeru, ko je uporabila odstopanje iz odstavka 6, zahtevo iz odstavka 1, točka (c), glede največje razdalje med polnilnimi parki veljajo za izpolnjene.
8. Z odstopanjem od zahtev iz odstavka 1, točke (a), (b), (c) in (d), v zvezi s skupno izhodno močjo javno dostopnih polnilnih parkov za težka električna vozila in od zahteve iz odstavka 1, točka (c), v zvezi z največjo razdaljo med temi polnilnimi parki lahko Ciper za take polnilne parke Komisiji predloži obrazloženo zahtevo za dovoljenje za uporabo nižjih zahtev glede ravni skupne izhodne moči javno dostopnih polnilnih parkov za težka električna vozila ali glede največje razdalje med temi polnilnimi mesti, in sicer do 100 km, ali oboje, pod pogojem, da taka zahteva, če je odobrena, ne bo ovirala prometa težkih električnih vozil v tej državi članici.

Komisija v šestih mesecih po prejemu obrazložene zahteve, predložene na podlagi prvega pododstavka, sprejme odločitev, ki je utemeljena v vsakem primeru. Katero koli dovoljenje, izdano Cipru na podlagi take odločitve, je veljavno največ štiri leta. Kadar želi Ciper podaljšati veljavnost dovoljenja, lahko pred iztekom dovoljenja Komisiji ponovno predloži obrazložene zahtevo.

9. Sosednje države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da največje medsebojne razdalje med polnilnimi parki iz odstavka 1, točki (c) in (d), niso presežene za čezmejne odseke jedrnega cestnega omrežja TEN-T in celovitega cestnega omrežja TEN-T. Pred tem datumom se posebna pozornost nameni čezmejnemu odseku, sosednje države članice pa si po najboljših močeh prizadevajo spoštovati te največje razdalje, takoj ko vzpostavijo polnilno infrastrukturo na čezmejnih odsekih cestnega omrežja TEN-T.

Člen 5

Polnilna infrastruktura

1. Upravljalci polnilnih mest na javno dostopnih polnilnih mestih, ki jih upravljajo, končnim uporabnikom omogočijo priložnostno polnjenje njihovih električnih vozil.

Na javno dostopnih polnilnih mestih, nameščenih od ... [datum začetka uporabe iz člena 26], je mogoče priložnostno polnjenje z uporabo plačilnega instrumenta, ki se v Uniji pogosto uporablja. V ta namen upravljalci polnilnih mest na teh mestih sprejemajo elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve, vključno z vsaj eno od naslednjih možnosti:

- (a) čitalnike plačilnih kartic;

- (b) naprave z brezstično funkcijo, ki lahko vsaj preberejo plačilne kartice;
- (c) za javno dostopna polnilna mesta z izhodno močjo manj kot 50 kW naprave, ki uporabljajo internetno povezavo in omogočajo varne plačilne transakcije, kot so tiste, ki generirajo posebno hitroodzivno kodo.

Od 1. januarja 2027 upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da vsa javno dostopna polnilna mesta z izhodno močjo 50 kW ali več, ki jih upravljajo in so nameščena v cestnem omrežju TEN-T ali na varnih in varovanih parkiriščih, vključno s polnilnimi mesti, nameščenimi pred ... [datum začetka uporabe iz člena 26], izpolnjujejo zahteve iz točke (a) ali (b).

En plačilni terminal ali naprava iz drugega pododstavka lahko oskrbuje več javno dostopnih polnilnih mest v polnilnem parku.

Zahteve iz tega odstavka se ne uporabljajo za javno dostopna polnilna mesta, za katera ni potrebno plačilo za storitev polnjenja.

2. Kadar upravljavci polnilnih mest ponudijo avtomatsko ugotavljanje istovetnosti na javno dostopnem polnilnem mestu, ki ga upravljajo, zagotovijo, da imajo končni uporabniki vedno pravico, da ne uporabljajo avtomatskega ugotavljanja istovetnosti in lahko bodisi priložnostno napolnijo svoje vozilo, kot je določeno v odstavku 1, bodisi uporabijo drugo pogodbeno rešitev za polnjenje, ki je na voljo na tem polnilnem mestu. Upravljavci polnilnih mest jasno prikažejo to možnost končnim uporabnikom in jim jo na primeren način ponudijo na vsakem javno dostopnem polnilnem mestu, ki ga upravljajo in na katerem ponudijo avtomatsko ugotavljanje istovetnosti.
3. Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih polnilnih mest, so razumne, preprosto in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljavci javno dostopnih polnilnih mest pri zaračunanih cenah ne razlikujejo med končnimi uporabniki, ponudniki mobilnostnih storitev ali različnimi ponudniki mobilnostnih storitev. Raven cen pa se lahko razlikuje, vendar samo če je razlika sorazmerna in objektivno utemeljena.
4. Na javno dostopnih polnilnih mestih z izhodno močjo 50 kW ali več priložnostna cena, ki jo zaračuna upravljavec, temelji na ceni na kWh dobavljene električne energije. Poleg tega lahko upravljavci teh polnilnih mest zaračunajo nadomestilo za uporabo v obliki cene na minuto, da odvrnejo od dolgega zadrževanja na polnilnem mestu.

Upravljalci javno dostopnih polnilnih mest z izhodno močjo 50 kW ali več na polnilnih postajah prikažejo priložnostno ceno na kWh in morebitno nadomestilo za uporabo, izraženo s ceno na minuto, tako da so te informacije končnim uporabnikom znane, preden začnejo operacijo polnjenja in je možna primerjava med cenami.

Upravljalci javno dostopnih polnilnih mest z izhodno močjo manj kot 50 kW na polnilnih postajah, ki jih upravljajo, na jasen in zlahka dostopen način prikažejo informacije o priložnostni ceni in vseh njenih sestavnih delih, tako da so te informacije končnim uporabnikom znane, preden začnejo operacijo polnjenja in je možna primerjava med cenami. Zadevni sestavni deli cene so predstavljeni v tem vrstnem redu:

- cena na kWh,
- cena na minuto,
- cena na operacijo polnjenja, ter
- kateri koli drugi sestavni del cene, ki se uporablja.

Prvi in drugi pododstavek se uporabljata za vsa polnilna mesta, nameščena od ... [datum začetka uporabe člena 26].

5. Cene, ki jih ponudniki mobilnostnih storitev zaračunavajo končnim uporabnikom, so razumne, pregledne in nediskriminatorne. Ponudniki mobilnostnih storitev dajo končnim uporabnikom pred začetkom predvidene operacije polnjenja na voljo vse informacije o ceni, specifične za to operacijo polnjenja, prek prosto dostopnih, široko podprtih elektronskih sredstev, pri čemer jasno razlikujejo med vsemi sestavnimi deli cene, vključno z zadevnimi stroški e-gostovanja in drugimi pristojbinami ali stroški, ki jih zaračuna ponudnik mobilnostnih storitev. Pristojbine so razumne, pregledne in nediskriminatorne. Ponudniki mobilnostnih storitev ne zaračunavajo nobenih dodatnih stroškov za čezmejno e-gostovanje.
6. Države članice zagotovijo, da njihovi organi redno spremljajo trg polnilne infrastrukture, in zlasti spremljajo, kako upravljavci polnilnih mest in ponudniki mobilnostnih storitev spoštujejo odstavkov 3 in 5. Države članice si tudi prizadevajo zagotoviti, da njihovi organi redno spremljajo morebitne nepoštene poslovne prakse, ki vplivajo na potrošnike.
7. Do ... [šest mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 26] upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da so vsa javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo, digitalno povezana polnilna mesta.
8. Upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da imajo vsa javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo in so bila vzpostavljena po ... [šest mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 26] ali prenovljena po ... [šest mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 26] možnost pametnega polnjenja.

9. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da je na parkiriščih in počivališčih v cestnem omrežju TEN-T, kjer se vzpostavi infrastruktura za alternativna goriva, ustrezno označena točna lokacija infrastrukture za alternativna goriva.
10. Do ... [1 leto po datumu začetka uporabe iz člena 26] upravljavci javno dostopnih polnilnih mest zagotovijo, da imajo vsa javno dostopna polnilna mesta z enosmernim tokom, ki jih upravljajo, nameščen fiksni polnilni kabel.
11. Kadar upravljavec polnilnega mesta ni lastnik tega polnilnega mesta, lastnik v skladu z medsebojnimi dogovori upravljavcu da na voljo polnilno mesto s tehničnimi značilnostmi, ki upravljavcu omogočajo izpolnjevanje obveznosti iz odstavkov 2, 7, 8 in 10.

Člen 6

Cilji za infrastrukturo za oskrbo cestnih vozil z vodikom

1. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju do 31. decembra 2030 postavi minimalno število javno dostopnih oskrbovalnih postaj za vodik.

V ta namen države članice zagotovijo, da se do 31. decembra 2030 v jedrnem omrežju TEN-T postavijo javno dostopne oskrbovalne postaje za vodik, ki so zasnovane za najmanjšo skupno zmogljivost 1 tone na dan, opremljene s polnilniki vsaj 700 bar, ki so med seboj oddaljene največ 200 km.

Države članice zagotovijo, da se do 31. decembra 2030 v vsakem urbanem vozlišču postavi vsaj ena javno dostopna oskrbovalna postaja za vodik. Države članice zagotovijo, da se opravi analiza za določitev najboljše lokacije za take oskrbovalne postaje in da analiza zlasti preuči postavitve takih oskrbovalnih postaj v multimodalnih vozliščih, kjer bi bilo mogoče oskrbovati tudi druge načine prevoza.

Države članice v svojih nacionalnih okvirih politike določijo jasno linearno krivuljo za doseganje ciljev za leto 2030, skupaj z jasnim okvirnim ciljem za leto 2027, ki zagotavlja zadostno pokritost jedrnega omrežja TEN-T, da bi zadostili spreminjajoče se zahteve na trgu.

2. Sosednje države članice zagotovijo, da največja medsebojna oddaljenost iz odstavka 1, drugi pododstavek, ni presežena za čezmejne odseke jedrnega omrežja TEN-T.
3. Upravljalavec javno dostopne oskrbovalne postaje ali lastnik te postaje, kadar upravljalavec ni lastnik, v skladu z medsebojnimi dogovori zagotovi, da je postaja zasnovana tako, da oskrbuje lahka in težka vozila.

4. Z odstopanjem od odstavka 1 tega člena lahko države članice na cestah jedrnega omrežja TEN-T s skupno letno povprečno gostoto dnevnega prometa manj kot 2000 težkih vozil in kadar vzpostavitve infrastrukture ni mogoče upravičiti z vidika socialno-ekonomskih stroškov in koristi, za do 50 % zmanjšajo zmogljivost javno dostopne oskrbovalne postaje za vodik, ki se zahteva na podlagi odstavka 1 tega člena, če so izpolnjene zahteve iz navedenega odstavka v zvezi z največjo razdaljo med oskrbovalnimi postajami za vodik in s tlakom polnilnikov. Države članice uradno obvestijo Komisijo o vseh primerih, v katerih so uporabile odstopanje iz tega odstavka. Države članice te primere pregledajo vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročanja o napredku iz člena 15.
5. Z odstopanjem od odstavka 1 tega člena, če so stroški vzpostavitve infrastrukture nesorazmerni s koristmi, vključno z okoljskimi koristmi, se lahko države članice odločijo, da odstavka 1 tega člena ne bodo uporabile za:
- (a) najbolj oddaljene regije Unije iz člena 349 PDEU ali
 - (b) otoke, ki so zajeti v opredelitvi majhnih povezanih sistemov ali majhnih izdvojenih sistemov v skladu z Direktivo (EU) 2019/944.

V takih primerih države članice Komisiji utemeljijo svojo odločitev in vse informacije v zvezi s tem navedejo v svojih nacionalnih okvirih politike.

Člen 7

Infrastruktura za oskrbo z vodikom

1. Upravljavci oskrbovalnih mest za vodik na javno dostopnih oskrbovalnih mestih, ki jih upravljajo, končnim uporabnikom zagotovijo možnost priložnostne oskrbe z vodikom.

Priložnostna oskrba je možna na vseh javno dostopnih oskrbovalnih mestih za vodik z uporabo plačilnega instrumenta, ki se v Uniji pogosto uporablja. V ta namen upravljavci teh mest sprejemajo elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve, vključno z vsaj eno od naslednjih možnosti:

- (a) čitalniki plačilnih kartic;
- (b) napravami z brezstično funkcijo, ki lahko vsaj preberejo plačilne kartice.

Za javno dostopna oskrbovalna mesta za vodik, nameščena po ... [datum začetka uporabe iz člena 26], se zahteve iz tega odstavka uporabljajo od njihove namestitve. Za javno dostopna oskrbovalna mesta, nameščena pred ... [datum začetka uporabe iz člena 26], se zahteve iz tega odstavka uporabljajo od ... [šest mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 26].

Kadar upravljavec oskrbovalnega mesta za vodik ni lastnik tega polnilnega mesta, lastnik v skladu z medsebojnimi dogovori upravljavcu da na voljo oskrbovalna mesta za vodik s tehničnimi značilnostmi, ki upravljavcu omogočajo izpolnjevanje obveznosti iz tega odstavka.

2. Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik, so razumne, preprosto in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik pri zaračunanih cenah ne razlikujejo med končnimi uporabniki, ponudniki mobilnostnih storitev ali različnimi ponudniki mobilnostnih storitev. Raven cen pa se lahko razlikuje, vendar samo če je razlika objektivno utemeljena.
3. Upravljavci oskrbovalnih mest za vodik jasno prikažejo informacije o priložnostni ceni na kg na javno dostopnih oskrbovalnih postajah za vodik, ki jih upravljajo, tako, da so te informacije končnim uporabnikom znane, preden začnejo operacijo oskrbe z gorivom in omogočijo primerjavo med cenami.

4. Upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih postaj za vodik lahko strankam zagotavljajo storitve oskrbe z vodikom na pogodbeni podlagi, tudi v imenu in za račun drugih ponudnikov mobilnostnih storitev. Ponudniki mobilnostnih storitev končnim uporabnikom zaračunavajo razumne, pregledne in nediskriminatorne cene. Ponudniki mobilnostnih storitev dajo končnim uporabnikom pred začetkom operacije oskrbe z gorivom na voljo vse informacije o cenah, specifične za njihovo predvideno operacijo oskrbe z gorivom, prek prosto dostopnih, široko podprtih elektronskih sredstev, pri čemer jasno razlikujejo med sestavnimi deli cene, ki jih zaračuna upravljavec oskrbovalnega mesta za vodik, vključno z zadevnimi stroški e-gostovanja in drugimi pristojbinami ali stroški, ki jih zaračunajo ti ponudniki.

Člen 8

Infrastruktura za utekočinjeni metan za vozila za cestni promet

Države članice do 31. decembra 2024 zagotovijo, da se namesti ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan vsaj v jedrnem omrežju TEN-T, da se omogoči promet težkih vozil na utekočinjeni metan po Uniji, kadar obstaja povpraševanje in če stroški tega niso nesorazmerni v primerjavi s koristmi, vključno s koristmi za okolje.

Člen 9

Cilji za oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih

1. Države članice zagotovijo, da je v morskih pristaniščih omrežja TEN-T zagotovljena minimalna oskrba z električno energijo z obale za morske kontejnerske ladje in morske potniške ladje.

V ta namen države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da do 31. decembra 2029 zagotovijo:

- (a) da so morska pristanišča jedrnega omrežja TEN-T in morska pristanišča celovitega omrežja TEN-T, katerih letno število postankov morskih kontejnerskih ladij, ki presegajo 5000 bruto ton in so v povprečju v zadnjih treh letih privezane na pomolu, je nad 100, so opremljena, da vsako leto zagotovijo oskrbo z električno energijo z obale za vsaj 90 % skupnega števila postankov morskih kontejnerskih ladij, ki presegajo 5000 bruto ton in so privezane na pomolu v zadevnem morskem pristanišču;
- (b) da so morska pristanišča jedrnega omrežja TEN-T in morska pristanišča celovitega omrežja TEN-T, katerih letno število postankov morskih potniških ladij ro-ro, ki presegajo 5000 bruto ton, in morskih visokohitrostnih potniških plovil, ki presegajo 5000 bruto ton, ki so bili v povprečju v zadnjih treh letih privezani na pomolu, je nad 40, opremljena, da vsako leto zagotovijo oskrbo z električno energijo z obale za vsaj 90 % skupnega števila postankov v pristaniščih morskih potniških ladij ro-ro, ki presegajo 5000 bruto ton, in morskih visokohitrostnih potniških plovil, ki presegajo 5000 bruto ton, ki so privezani na pomolu v zadevnem morskem pristanišču;

- (c) da so morska pristanišča jedrnega omrežja TEN-T in morska pristanišča celovitega omrežja TEN-T, katerih letno število postankov morskih potniških ladij, ki presegajo 5000 bruto ton in niso morske potniške ladje ro-ro in morska visokohitrostna potniška plovila ter so bile v povprečju v zadnjih treh letih privezane na pomolu, je nad 25, opremljena, da vsako leto zagotovijo oskrbo z električno energijo z obale za vsaj 90 % skupnega števila postankov v pristaniščih morskih potniških ladij, ki presegajo 5000 bruto ton in niso morske potniške ladje ro-ro in morska visokohitrostna potniška plovila, ki so privezana na pomolu v zadevnem morskem pristanišču.
2. Postanki ladij iz člena 6(5), točke (a), (b), (c), (e) in (g), Uredbe (EU) 2023/...⁺ se ne upoštevajo pri določanju skupnega števila postankov v pristanišču tistih ladij, ki so privezane na pomolu zadevnega morskega pristanišča na podlagi odstavka 1 tega člena.
3. Kadar je morsko pristanišče jedrnega omrežja TEN-T ali morsko pristanišče celovitega omrežja TEN-T na otoku, ali v najbolj oddaljeni regiji iz člena 349 PDEU ali na ozemlju Ceute in Melille, ki niso neposredno povezani z električnim omrežjem na celini, ali, v primeru najbolj oddaljene regije ali Ceute in Melille, z električnim omrežjem sosednje države, se odstavek 1 tega člena ne uporablja, dokler taka povezava ni dokončana ali dokler ni dovolj lokalno proizvedene električne energije iz nefosilnih virov energije za kritje potreb otoka, najbolj oddaljene regije ali Ceute in Melille, karkoli ustreza.

⁺ UL: prosimo, da v besedilo vstavite številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

Člen 10

Cilji za oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih na celinskih plovnih poteh

Države članice zagotovijo da se:

- (a) do 31. decembra 2024 v vseh pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T namesti vsaj ena naprava, ki plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh zagotavlja oskrbo z električno energijo z obale;
- (b) do 31. decembra 2029 v vseh pristaniščih na celinskih plovnih poteh celovitega omrežja TEN-T namesti vsaj ena naprava, ki plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh zagotavlja oskrbo z električno energijo z obale.

Člen 11

Cilji za oskrbo z utekočinjenim metanom v morskih pristaniščih

1. Države članice zagotovijo, da bo v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T iz odstavka 2 do 31. decembra 2024 nameščeno ustrezno število oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan, da se omogoči promet morskih ladij v celotnem jedrnem omrežju TEN-T. Države članice po potrebi sodelujejo s sosednjimi državami članicami, da bi zagotovile ustrezno pokritost jedrnega omrežja TEN-T.

2. Države članice v svojih nacionalnih okvirih politike določijo morska pristanišča jedrnega omrežja TEN-T, ki zagotovijo dostop do oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan iz odstavka 1, pri tem pa upoštevajo razvoj pristanišč, obstoječa oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan in dejansko povpraševanje na trgu, tako kratko- kot dolgoročno, ter razvoj dogodkov.

Člen 12

Cilji oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo

1. Države članice zagotovijo, da na vseh letališčih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T oskrba mirujočih zrakoplovov z električno energijo zagotovi:
 - (a) do 31. decembra 2024 na vseh povezanih postajališčih za zrakoplove, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz za vkrcanje ali izkrcanje potnikov oziroma natovarjanje ali raztovarjanje tovora;
 - (b) do 31. decembra 2029 na vseh oddaljenih postajališčih za zrakoplove, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz za vkrcanje ali izkrcanje potnikov oziroma natovarjanje ali raztovarjanje tovora.
2. Države članice lahko letališča omrežja TEN-T, ki so v povprečju v zadnjih treh letih imela manj kot 10 000 premikov, povezanih s komercialnimi leti, na leto, izvzamejo iz obveznosti oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo na vseh parkirnih mestih za zrakoplov v predpolju.

3. Odstavek 1 se ne uporablja za posebna namenska parkirna mesta za razledenitev, parkirna mesta znotraj določenih vojaških območij in parkirna mesta, ki so posebej namenjene za zrakoplove splošnega letalstva, katerih največja vzletna masa je manjša od 5,7 tone.
4. Države članice najpozneje od 1. januarja 2030 sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo, da električna energija za oskrbo na podlagi odstavka 1 prihaja iz električnega omrežja ali se proizvaja na kraju samem brez uporabe fosilnih goriv.

Člen 13

Železniška infrastruktura

V zvezi z železniško infrastrukturo, ki ni zajeta v Uredbi (EU) št. 1315/2013, države članice ocenijo razvoj tehnologij za alternativna goriva in pogonskih sistemov za železniške odseke, ki jih iz tehničnih razlogov ali razlogov stroškovne učinkovitosti ni mogoče v celoti elektrificirati, na primer za vlake na vodik ali baterijske vlake, ter, če je ustrezno, katere koli potrebe po polnilni in oskrbovalni infrastrukturi.

Člen 14

Nacionalni okviri politike

1. Do 31. decembra 2024 vsaka država članica pripravi in posreduje Komisiji osnutek nacionalnega okvira politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter vzpostavitev ustrezne infrastrukture.

2. Nacionalni okvir politike vsebuje vsaj naslednje elemente:
- (a) oceno sedanjega stanja in prihodnjega razvoja trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter v zvezi z razvojem infrastrukture za alternativna goriva, pri čemer se upošteva intermodalni dostop do infrastrukture za alternativna goriva in, kadar je ustrezno, čezmejna neprekinjena pokritost ter razvoj infrastrukture za alternativna goriva na otokih in v najbolj oddaljenih regijah;
 - (b) nacionalne cilje v skladu s členi 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 in 12, za katere so v tej uredbi določeni obvezni nacionalni cilji;
 - (c) politike in ukrepe, potrebne za zagotovitev, da se dosežejo obvezni cilji iz točke (b);
 - (d) načrtovane ali sprejete ukrepe za spodbujanje vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva za vozne parke za lastne potrebe, zlasti polnilnih postaj in oskrbovalnih postaj za vodik za storitve javnega prevoza ter polnilnih postaj za avtomobile v souporabi;
 - (e) načrtovane ali sprejete ukrepe za spodbujanje in olajšanje postavitve polnilnih postaj za lahka in težka vozila na zasebnih lokacijah, ki niso dostopne javnosti;

- (f) načrtovane ali sprejete ukrepe za spodbujanje infrastrukture za alternativna goriva v urbanih vozliščih, zlasti v zvezi z javno dostopnimi polnilnimi mesti;
- (g) načrtovane ali sprejete ukrepe za spodbujanje zadostnega števila javno dostopnih polnilnih mest visoke moči;
- (h) načrtovane ali sprejete ukrepe, potrebne za zagotovitev, da namestitvev in delovanje polnilnih mest, vključno z geografsko porazdelitvijo dvosmernih polnilnih mest, prispevata k prožnosti energetskega sistema in vstopu električne energije iz obnovljivih virov v električni sistem;
- (i) ukrepe za zagotovitev, da so javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za alternativna goriva, ki morajo biti v skladu z zahtevami glede dostopnosti iz Direktive (EU) 2019/882, dostopna starejšim osebam, osebam z omejeno mobilnostjo in invalidom;
- (j) načrtovane ali sprejete ukrepe za odpravo morebitnih ovir v zvezi z načrtovanjem, izdajanjem dovoljenj, javnim naročanjem in upravljanjem infrastrukture za alternativna goriva;
- (k) pregled trenutnega stanja, obetov in načrtovanih ukrepov v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva v morskih pristaniščih, razen za oskrbo z utekočinjenim metanom in električno energijo z obale za uporabo na morskih plovilih, na primer za vodik, amonijak, metanol in električno energijo;

- (l) pregled trenutnega stanja, obetov in načrtovanih ukrepov v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva, vključno s cilji, ključnimi mejniki in potrebnimi finančnimi sredstvi, za vlake na vodik ali baterijske vlake v železniških odsekih TEN-T, ki jih ni mogoče elektrificirati;
- (m) pregled trenutnega stanja, obetov in načrtovanih ukrepov v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva na letališčih, razen za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo, na primer za električno polnjenje zrakoplovov in njihovo oskrbo z vodikom;
- (n) pregled trenutnega stanja, obetov in načrtovanih ukrepov v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva v plovbi po celinskih plovnih poteh, kot sta električna energija in vodik.

3. Nacionalni okvir politike lahko vsebuje naslednje elemente:

- (a) pregled trenutnega stanja, obetov in načrtovanih ukrepov za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v morskih pristaniščih, na primer za električno energijo in vodik, za pristaniške storitve, kot so opredeljene v Uredbi (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta¹;

¹ Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

- (b) nacionalne cilje in ukrepe za spodbujanje infrastrukture za alternativna goriva v cestnih omrežjih, ki niso vključena v jedrno omrežje TEN-T ali celovito omrežje TEN-T, zlasti v zvezi z javno dostopnimi polnilnimi mesti;
 - (c) ukrepe za zagotovitev dostopnosti polnilne in oskrbovalne infrastrukture na celotnem ozemlju države članice, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti podeželskim območjem, da bo zagotovljena njihova dostopnost in teritorialna kohezija;
 - (d) ukrepe za zagotovitev, da gostota javno dostopne infrastrukture za alternativna goriva, ki je na voljo na nacionalni ravni, upošteva gostoto prebivalstva;
 - (e) nacionalne cilje za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, povezane s točkami (a), (b), (c) in (d), za katere v tej uredbi obvezni cilji niso določeni.
4. Države članice zagotovijo, da so v nacionalnih okvirih politike upoštevane potrebe različnih načinov prevoza, ki obstajajo na ozemlju države članice.
5. Države članice zagotovijo, da se v nacionalnih okvirih politike upoštevajo, kadar je primerno, interesi regionalnih in lokalnih organov, zlasti kar zadeva polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za javni prevoz, ter interesi zadevnih deležnikov.

6. Države članice po potrebi sodelujejo pri zagotavljanju, da so ukrepi, potrebni za doseganje ciljev te uredbe, skladni in usklajeni, na podlagi posvetovanj ali skupnih okvirov politike. Države članice zlasti sodelujejo pri pripravi strategij o uporabi alternativnih goriv in za vzpostavitev ustrezne infrastrukture v vodnem prometu. Komisija državam članicam pomaga v procesu sodelovanja.
7. Podporni ukrepi za infrastrukturo za alternativna goriva so v skladu z ustreznimi pravili Unije o državni pomoči.
8. Vsaka država članica poskrbi, da je osnutek nacionalnega okvira politike javno dostopen, ter zagotovi, da je javnosti omogočeno zgodnje in učinkovito sodelovanje pri pripravi osnutka nacionalnega okvira politike.
9. Komisija oceni osnutke nacionalnih okvirov politike in lahko državi članici izda priporočila. Ta priporočila se izdajo najpozneje šest mesecev po predložitvi osnutkov nacionalnih okvirov politike iz odstavka 1 tega člena. Nanašajo se lahko zlasti na:
 - (a) raven ambicioznosti ciljev za izpolnjevanje obveznosti iz členov 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 in 13;
 - (b) politike in ukrepe v zvezi z nacionalnimi cilji.

10. Vsaka država članica v svojem končnem nacionalnem okviru politike ustrezno upošteva vsa priporočila Komisije. Če zadevna država članica priporočila ali znatnega dela priporočila ne obravnava, ta država članica Komisiji predloži pisno obrazložitev.
11. Do 31. decembra 2025 vsaka država članica pripravi osnutek svojega končnega nacionalnega okvira politike v lahko berljivi in razumljivi obliki ter o tem uradno obvesti Komisijo. Komisija te končne nacionalne okvire politike javno objavi.

Člen 15

Nacionalno poročanje

1. Vsaka država članica Komisiji predloži samostojno nacionalno poročilo o napredku pri izvajanju svojega nacionalnega okvira politike do 31. decembra 2027 in nato vsaki dve leti. Poročilo je pripravljeno v lahko berljivi in razumljivi obliki, Komisija pa ga javno objavi.
2. V nacionalnem poročilu o napredku se navedejo informacije iz Priloge I in, kadar je primerno, tudi ustrezna utemeljitev o stopnji doseganja nacionalnih ciljev iz člena 14(2) ter ukrepi, ki jih je treba sprejeti za doseganje teh ciljev v prihodnosti.

3. Država članica najpozneje do 30. junija 2024 in nato vsaka tri leta oceni, kako bi namestitev in delovanje polnilnih mest električnim vozilom omogočila, da dodatno prispevajo k prožnosti energetskega sistema, vključno z njihovim sodelovanjem na izravnalnem trgu, in nadaljnji uporabi električne energije iz obnovljivih virov. Ta ocena upošteva vse vrste polnilnih mest, vključno s tistimi, ki ponujajo pametno in dvosmerno polnjenje in z vsemi izhodnimi močmi, tako javnih kot zasebnih, ter vsebuje priporočila v smislu vrste polnilnega mesta, podporne tehnologije in geografske porazdelitve, da se uporabnikom olajša možnost vključevanja električnih vozil v sistem. V tej oceni se opredelijo ustrezni ukrepi, ki jih je treba izvesti za izpolnitev zahtev iz te uredbe, vključno s tistimi za zagotovitev skladnosti načrtovanja infrastrukture z ustreznim načrtovanjem omrežja. Ta ocena upošteva prispevke vseh deležnikov in je javno dostopna. Vsaka država članica lahko od svojega regulativnega organa zahteva, da opravi to oceno. Države članice na podlagi rezultatov ocene po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe za namestitev dodatnih polnilnih mest in te ukrepe vključijo v nacionalna poročila o napredku iz odstavka 1 tega člena. Operaterji sistema upoštevajo oceno in ukrepe v načrtih za razvoj omrežja iz člena 32(3) in člena 51 Direktive (EU) 2019/944.

4. Regulativni organ vsake države članice na podlagi prispevka operaterjev prenosnih sistemov in operaterjev distribucijskih sistemov najpozneje do 30. junija 2024 in nato vsaka tri leta oceni potencialni prispevek dvosmernega polnjenja k zmanjšanju stroškov za uporabnike in sistem ter k povečanju deleža električne energije iz obnovljivih virov v elektroenergetskem sistemu. Ta ocena je javno dostopna. Države članice na podlagi rezultatov ocene po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe za prilagoditev razpoložljivosti in geografske porazdelitve dvosmernih polnilnih mest na zasebnih območjih ter jih vključijo v nacionalna poročila o napredku iz odstavka 1.

Člen 16

Vsebina, struktura in oblika nacionalnih okvirov politike in nacionalnih poročil o napredku

Komisija do ... [šest mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 26] sprejme smernice in predloge v zvezi z vsebino, strukturo in obliko nacionalnih okvirov politike, ki jih države članice predložijo na podlagi člena 14, ter vsebino nacionalnih poročil o napredku, ki jih države članice predložijo na podlagi člena 15(1). Komisija lahko sprejme smernice in predloge za olajšanje učinkovite uporabe drugih določb iz te uredbe po vsej Uniji.

Člen 17

Pregled nacionalnih okvirov politike in nacionalnih poročil o napredku

1. Komisija do 31. decembra 2026 oceni nacionalne okvire politike, ki so jih države članice priglasile na podlagi člena 14(11), ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o oceni teh nacionalnih okvirov politike in njihovi skladnosti na ravni Unije, vključno s prvo oceno pričakovane stopnje doseganja nacionalnih ciljev iz člena 14(2).
2. Komisija oceni nacionalna poročila o napredku, ki jih predložijo države članice na podlagi člena 15(1), in državam članicam po potrebi izda priporočila za zagotovitev doseganja ciljev in izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe.
3. Zadevna država članica v šestih mesecih po prejemu priporočil iz odstavka 2 uradno obvesti Komisijo o tem, kako jih namerava izvajati. Če zadevna država članica sklene, da priporočil ali njihovega znatnega dela ne bo izvajala, Komisiji poda razloge za to.

4. Potem ko država članica predloži uradno obvestilo ali utemeljitev iz odstavka 3, zadevna država članica v naslednjem nacionalnem poročilu o napredku navede, kako je izvedla priporočila.
5. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o oceni nacionalnih poročil o napredku eno leto po tem, ko države članice predložijo ta nacionalna poročila o napredku na podlagi člena 15(1). Ocena vsebuje:
 - (a) napredek držav članic pri doseganju ciljev iz člena 14(2), vključno z odgovori držav članic na priporočila Komisije na podlagi odstavka 2 tega člena;
 - (b) skladnost razvoja infrastrukture za alternativna goriva na ravni Unije.
6. Na podlagi končnih nacionalnih okvirov politike iz člena 14(11), nacionalnih poročil o napredku iz člena 15(1) in poročil iz člena 18(1) Komisija javno objavi in redno posodablja informacije o nacionalnih ciljih, ki jih predloži vsaka država članica glede:
 - (a) števila javno dostopnih polnilnih mest in polnilnih postaj, ločeno za polnilna mesta za lahka vozila in polnilna mesta ter polnilne postaje za težka vozila, v skladu s kategorizacijo iz Priloge III;

- (b) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik;
- (c) infrastrukture za oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
- (d) infrastrukture za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo na letališčih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
- (e) števila oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
- (f) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan za motorna vozila;
- (g) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP za motorna vozila;
- (h) polnilnih in oskrbovalnih mest za druga alternativna goriva v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
- (i) polnilnih in oskrbovalnih mest za druga alternativna goriva na letališčih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
- (j) polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva za železniški promet.

Člen 18
Spremljanje napredka

1. Države članice do 31. marca ... [leto po datumu začetka uporabe iz člena 26] in nato vsako leto do 31. marca Komisiji poročajo o skupni zbirni izhodni moči polnjenja, številu nameščenih javno dostopnih polnilnih mest ter številu baterijskih električnih in priključnih hibridnih vozil, ki so bila 31. decembra prejšnjega leta registrirana na njihovem ozemlju, v skladu z zahtevami iz Priloge III.

2. Kadar je iz poročila iz odstavka 1 tega člena ali katerih koli informacij, ki so na voljo Komisiji, razvidno, da obstaja tveganje, da država članica ne bo izpolnila svojih nacionalnih ciljev iz člena 3(1) te uredbe, lahko Komisija brez poseganja v postopek iz člena 258 PDEU v zvezi s tem izda ugotovitev in zadevni državi članici priporoči, naj sprejme popravne ukrepe za doseganje nacionalnih ciljev. V treh mesecih po prejemu ugotovitev Komisije zadevna država članica uradno obvesti Komisijo o:
 - (a) popravnih ukrepih, ki jih namerava izvesti za doseganje nacionalnih ciljev iz člena 3(1) te uredbe, vključno z vsemi dodatnimi dejavnostmi, ki jih država članica namerava izvesti za doseganje teh ciljev, ter

- (b) jasnem časovnem razporedu dejavnosti, ki bo omogočil oceno letnega napredka pri doseganju teh ciljev.

Kadar Komisija ugotovi, da so popravni ukrepi zadovoljivi, zadevna država članica posodobi svoje zadnje nacionalno poročilo o napredku iz člena 15 s temi popravnimi ukrepi in ga predloži Komisiji.

Komisija javno objavi svoja priporočila ter popravne ukrepe in dodatne dejavnosti zadevne države članice.

Člen 19

Informacije za uporabnike

1. Na voljo se dajo ustrezne, dosledne in jasne informacije o motornih vozilih, ki se dajo na trg in jih je mogoče redno polniti ali oskrbovati.

Te informacije dajo na voljo:

- (a) proizvajalci v navodilih za uporabo motornih vozil in na motornih vozilih, ko so ta vozila dana na trg;
- (b) upravljavci oskrbovalnih in polnilnih mest na oskrbovalnih in polnilnih mestih ter
- (c) distributerji pri prodajalcih motornih vozil.

2. Združljivost vozil in infrastrukture ali goriv in vozil iz odstavka 1 tega člena se določi v skladu s tehničnimi specifikacijami iz Priloge II, točki 10.1 in 10.2.

Kadar se take tehnične specifikacije nanašajo na grafično ponazoritev, vključno s shemami za barvno kodiranje, so grafične ponazoritve enostavne in zlahka razumljive.

Te grafične ponazoritve na jasno opazno mesto namestijo:

- (a) upravljavci oskrbovalnih mest na ustreznih črpalkah in njihovih ročkah na vseh oskrbovalnih mestih, ki jih upravljajo, in sicer od dne, ko se goriva dajo na trg;
 - (b) proizvajalci v neposredni bližini pokrovov vseh rezervoarjev za gorivo motornih vozil, priporočenih za to gorivo in združljivih z njim, ter v navodilih za uporabo motornih vozil, ko se taka motorna vozila dajo na trg.
3. Pri prikazu cen goriva na oskrbovalni postaji države članice zagotovijo, da se informativno navede primerjava med ustreznimi cenami na enoto, kadar je primerno, in zlasti za vodik, v skladu s skupno metodologijo za primerjavo med cenami na enoto alternativnih goriv iz Priloge II, točka 10.3.

4. Kadar evropski standardi, ki določajo tehnične specifikacije goriva, ne vključujejo določb o označevanju skladnosti z zadevnimi standardi, kadar se zahteve o označevanju ne nanašajo na grafično ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, ali kadar zahteve o označevanju niso ustrezne za doseganje ciljev te direktive, lahko Komisija zaradi enotne uporabe odstavkov 1 in 2 pooblasti evropske organizacije za standardizacijo, da pripravijo specifikacije o označevanju skladnosti.

Na podlagi specifikacij o označevanju skladnosti, ki jih pripravijo evropske organizacije za standardizacijo na podlagi pooblastila iz prvega pododstavka, Komisija sprejme izvedbene akte, ki določajo grafično ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, skladnosti goriv, ki se dajo na trg Unije in ki po oceni Komisije dosegajo en odstotek skupnega obsega prodaje v več kot eni državi članici.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).

5. Kadar se posodobijo določbe o označevanju zadevnih evropskih standardov ali se oblikujejo novi evropski standardi za alternativna goriva, se ustrezne zahteve glede označevanja uporabljajo za vsa polnilna in oskrbovalna mesta najpozneje 24 mesecev po sprejetju ustreznega izvedbenega akta ter za vsa motorna vozila, dana na trg, od datuma, ko ustrezní izvedbeni akt začne veljati.

Člen 20

Zagotavljanje podatkov

1. Države članice imenujejo organizacijo za registracijo identifikacij (v nadaljnjem besedilu: organizacija IDRO). Organizacija IDRO izda in upravlja edinstvene identifikacijske kode, da opredeli vsaj upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev, do ... [eno leto po datumu začetka uporabe iz člena 26].
2. Upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva ali, v skladu z medsebojnimi dogovori, lastniki teh mest do ... [eno leto po datumu začetka uporabe iz člena 26] brezplačno zagotovijo razpoložljivost statičnih in dinamičnih podatkov v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva, ki jo upravljajo, ali storitvami, neločljivo povezanimi s tako infrastrukturo, ki jih ponujajo ali jih oddajajo v zunanje izvajanje. Na voljo dajo naslednje vrste podatkov:
 - (a) statične podatke za javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za alternativna goriva, ki jih upravljajo:
 - (i) geografsko lokacijo polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva,
 - (ii) število priključkov,
 - (iii) število parkirnih mest za invalide,

- (iv) kontaktne informacije lastnika in upravljavca polnilne in oskrbovalne postaje,
 - (v) delovni čas;
- (b) nadaljnje statične podatke za javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo:
- (i) identifikacijske kode vsaj upravljavca polnilnega mesta,
 - (ii) vrsto priključka,
 - (iii) vrsto toka (izmenični/enosmerni),
 - (iv) največjo izhodno moč (kW) polnilne postaje,
 - (v) največjo izhodno moč (kW) polnilnega mesta,
 - (vi) združljivost s tipom vozila;
- (c) dinamične podatke za javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za alternativna goriva, ki jih upravljajo:
- (i) stanje delovanja (deluje/ne deluje),
 - (ii) razpoložljivost (zasedeno/ni zasedeno),
 - (iii) priložnostno ceno,
 - (iv) ali je dobavljena električna energija 100-odstotno obnovljiva (da/ne).

Zahteve iz točke (c) se ne uporabljajo za javno dostopna polnilna mesta, za katera ni potrebno plačilo za storitev polnjenja.

3. Vsak upravljavec javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva ali, v skladu z medsebojnimi dogovori, lastnik teh mest vzpostavi aplikacijski programski vmesnik, ki zagotavlja brezplačen in neomejen dostop do podatkov iz odstavka 2, ter informacije o tem vmesniku za aplikacijsko programiranje predloži nacionalnim točkam dostopa.

Vmesnik za aplikacijsko programiranje vsakega upravljavca polnilnih in oskrbovalnih mest ali, v skladu z medsebojnimi dogovori, vmesnik za aplikacijsko programiranje lastnika teh mest izpolnjuje skupne tehnične zahteve, ki jih Komisija določi v delegiranih aktih iz odstavka 6, da se omogoči avtomatizirana in enotna izmenjava podatkov med upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest ter uporabniki podatkov.

4. Države članice do 31. decembra 2024 zagotovijo, da so podatki iz odstavka 2 tega člena dostopni na odprti in nediskriminatorni podlagi vsem uporabnikom podatkov prek nacionalnih točk dostopa v skladu z ustreznimi določbami v zvezi s takimi podatki iz Delegirane uredbe (EU) 2022/670 in v skladu z dodatnimi dopolnilnimi specifikacijami, ki se lahko sprejmejo v skladu z odstavkom 7 tega člena. Kadar države članice zbirajo podatke v okviru svojih nacionalnih točk dostopa, lahko te podatke prek vmesnika za aplikacijsko programiranje posredujejo skupni evropski točki dostopa.

5. Komisija do 31. decembra 2026 vzpostavi skupno evropsko točko dostopa, ki bo delovala kot podatkovni portal in olajšala dostop do podatkov iz odstavka 2 iz različnih nacionalnih točk dostopa. Komisija zagotovi, da je skupna evropska točka dostopa lahko dostopna in jo lahko uporabljajo vsi uporabniki podatkov, na primer z vzpostavitvijo posebnega spletnega portala.
6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 22 za:
 - (a) spremembo odstavka 2 tega člena, da se vključijo dodatne vrste podatkov o javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih za alternativna goriva ali storitvah, ki so neločljivo povezane s tako infrastrukturo, ki jih upravljavci te infrastrukture zagotavljajo ali oddajajo v zunanje izvajanje glede na tehnološki razvoj ali nove storitve, ki so na voljo na trgu, ter
 - (b) dopolnitev te uredbe z določitvijo skupnih tehničnih zahtev za skupni aplikacijski programski vmesnik, da se omogoči avtomatizirana in enotna izmenjava podatkov med upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva ter uporabniki podatkov.

7. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi:
- (a) specifikacije, ki dopolnjujejo specifikacije iz Delegirane uredbe (EU) 2022/670 v zvezi z obliko, pogostostjo in kakovostjo podatkov, v katerih se dajo na voljo podatki iz odstavka 2 tega člena in iz delegiranih aktov, sprejetih na podlagi odstavka 6 tega člena;
 - (b) podrobne postopke, ki omogočajo razpoložljivost in dostopnost podatkov, zahtevanih na podlagi tega člena.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 23(2).

Ti izvedbeni akti ne posegajo v Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹ ter delegirane in izvedbene akte, sprejete na podlagi te direktive.

8. V delegiranih in izvedbenih aktih iz odstavkov 6 in 7 se določijo razumna prehodna obdobja, preden določbe iz teh aktov ali njihove spremembe postanejo zavezujoče za upravljavce ali lastnike polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva.

¹ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

Člen 21

Skupne tehnične specifikacije

1. Uporabljajo se tehnične specifikacije iz Priloge II.
2. V skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1025/2012 lahko Komisija od evropskih organizacij za standardizacijo zahteva, da pripravijo evropske standarde, ki določajo tehnične specifikacije za področja iz Priloge II k tej uredbi, za katera Komisija ni sprejela skupnih tehničnih specifikacij.
3. Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 22, da:
 - (a) spremeni Prilogo II z uvedbo tehničnih specifikacij za področja iz navedene priloge, da se omogoči popolna tehnična interoperabilnost polnilne in oskrbovalne infrastrukture v smislu fizičnih povezav, komunikacije in dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo na teh območjih; ter
 - (b) brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje 12 mesecev po sprejetju ustreznih standardov spremeni Prilogo II s posodobitvijo sklicev na standarde iz tehničnih specifikacij iz navedene priloge.
4. Kadar se delegirani akti iz odstavka 3 uporabljajo za obstoječo infrastrukturo, temeljijo ti delegirani akti na analizi stroškov in koristi, ki se skupaj s temi delegiranimi akti predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.

5. Kadar se evropski standardi, ki določajo tehnične specifikacije goriva, razvijejo po tem, ko Komisija sprejme izvedbeni akt iz člena 19(4), drugi pododstavek, ter vključujejo določbe, ki zahtevajo, da se na oznakah navede skladnost z zadevnimi standardi, in se sklicujejo na grafično ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, spremembe Priloge II, sprejete z delegiranimi akti iz odstavka 3 tega člena, vključujejo navedbo, kateri od teh standardov ali izvedbenih aktov se uporabljajo in, kadar je primerno, razveljavijo ustrezne izvedbene akte.
6. Spremembe Priloge II, sprejete z delegiranimi akti iz odstavka 3, vključujejo razumna prehodna obdobja za vse tehnične specifikacije, uvedene ali spremenjene s temi delegiranimi akti, v katerih te specifikacije niso zavezujoče za zadevno infrastrukturo.

Člen 22

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 20 in 21 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od... [datum začetka veljavnosti iz člena 26]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz členov 20 in 21 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovem objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 20 in 21, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za tri mesece.

Člen 23

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 24

Poročanje in pregled

1. Komisija do 31. decembra 2024 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o tehnološki in tržni pripravljenosti za težka vozila. V tem poročilu se upoštevajo prvotni kazalniki o tržnih preferencah. Upošteva se tudi tehnološki razvoj in razvoj tehničnih specifikacij, dosežen do tega datuma, ter pričakovan kratkoročni razvoj, zlasti v zvezi s standardi in tehnologijami za polnjenje in oskrbo, kot so standardi za polnjenje visoke moči in električni cestni sistemi, ter uporabo tekočega vodika.

Kar zadeva oskrbovalne postaje za vodik, Komisija nadalje oceni zahteve iz člena 6 glede na tehnološki in tržni razvoj, potrebo po določitvi večje zmogljivosti za te postaje, potrebo po določitvi ciljev za infrastrukturo za oskrbo s tekočim vodikom in datum za razširitev zahtev za postavitev oskrbovalnih postaj za vodik v celovito omrežje TEN-T.

2. Do 31. decembra 2026 in nato vsakih pet let Komisija pregleda to uredbo.

Komisija v svojem pregledu oceni zlasti naslednje elemente:

- (a) ali so pragovi za promet iz člena 3(6) in (7), člena 4(4) in (5) ter člena 6(4) še vedno ustrezni glede na pričakovano povečanje deleža vozil na vodikov pogon ali baterijskih električnih vozil v primerjavi s celotnim voznim parkom vozil v prometu v Uniji;
- (b) ali so elektronska plačilna sredstva iz člena 5(1) še vedno ustrezna;
- (c) delovanje mehanizma za oblikovanje cen za javno dostopne polnilne postaje in ali elementi za oblikovanje cen iz člena 5(4) potrošnikom zagotavljajo jasne in zadostne informacije;
- (d) morebitno znižanje praga bruto tonaže iz člena 9 in morebitno razširitev področja uporabe te uredbe na druge vrste ladij po ustreznih prilagoditvah v drugih ustreznih pravnih aktih Unije;

- (e) trenutno stanje in prihodnji razvoj trga za letalstvo na vodikov pogon in z električnim pogonom;
- (f) učinke te uredbe v zvezi z možnostjo in obsegom selitve virov ogljika.

Komisija v okviru tega pregleda oceni tudi, v kolikšni meri je izvajanje te uredbe doseglo njene cilje in v kolikšni meri je vplivalo na konkurenčnost zadevnih sektorjev, ki jih zajema. V tem pregledu obravnava tudi interakcijo med to uredbo in drugimi ustreznimi pravnimi akti Unije ter opredeli katere koli določbe, ki bi jih bilo mogoče posodobiti in poenostaviti, ter dejavnosti in ukrepe, ki so bili ali bi se lahko sprejeli za zmanjšanje skupnega stroškovnega pritiska na zadevne sektorje. Kot del analize učinkovitosti te uredbe Komisija v pregled vključi tudi oceno bremena, ki ga ta uredba nalaga podjetjem.

3. Komisija preuči, če je ustrezno, ali naj se glede na izid ocene iz odstavka 2 temu pregledu priloži predlog za spremembo te uredbe.

Člen 25
Razveljavitev

1. Direktiva 2014/94/EU ter delegirani uredbi (EU) 2019/1745 in (EU) 2021/1444 se razveljavijo z učinkom od ... [datum začetka uporabe iz člena 26].
2. Sklicevanje na Direktivo 2014/94/EU se šteje za sklicevanje na to uredbo in se bere v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge IV.

Člen 26

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od ... [6 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V ...,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica

PRILOGA I

Poročanje

Nacionalno poročilo o napredku iz člena 15(1) vsebuje vsaj naslednje elemente:

1. določitev cilja

- (a) napovedi o uporabi vozil za 31. december v letih 2025, 2030 in 2035 za:
- lahka vozila ločeno za baterijska lahka električna vozila, priključna lahka hibridna vozila in lahka vozila na vodikov pogon;
 - težka vozila, ločeno za baterijska težka električna vozila in težka vozila na vodikov pogon;
- (b) cilje za 31. december 2025, 2027, 2030 in 2035 za:
- polnilno infrastrukturo za lahka električna vozila: število polnilnih postaj in izhodna moč (razvrstitev polnilnih postaj v skladu s Prilogo III);
 - razvoj polnilnih postaj za lahka električna vozila, ki niso dostopne javnosti, če je primerno;

- polnilno infrastrukturo za težka električna vozila: število polnilnih postaj in izhodna moč;
- razvoj polnilnih postaj za težka električna vozila, ki niso dostopne javnosti, če je primerno;
- oskrbovalne postaje za vodik: število oskrbovalnih postaj, zmogljivost oskrbovalnih postaj in razpoložljivi priključek;
- cestne postaje za oskrbo z utekočinjenim metanom: število oskrbovalnih postaj in zmogljivost postaj;
- oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T, vključno z lokacijo (pristaniščem) in zmogljivostjo na pristanišče;
- oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T, vključno s točno lokacijo (pristaniščem) in zmogljivostjo vsake naprave v pristanišču;
- oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T, vključno z lokacijo (pristaniščem) in zmogljivostjo;

- oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo, število naprav na letališče jedrnega omrežja TEN-T ali letališče celovitega omrežja TEN-T;
 - druge nacionalne cilje, za katere ne obstajajo obvezni nacionalni cilji po vsej Uniji, če je primerno. Za infrastrukturo za alternativna goriva v pristaniščih, na letališčih in v železniškem prometu je treba navesti lokacijo in zmogljivost/velikost naprave;
2. stopnje uporabe: za kategorije iz točke 1(b) poročanje o uporabi te infrastrukture;
3. raven doseganja nacionalnih ciljev, sporočena za uvedbo alternativnih goriv pri različnih načinih prevoza (cestni, železniški, vodni in zračni prevoz):
- raven doseganja ciljev v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture iz točke 1(b) za vse zadevne načine prevoza, zlasti za polnilne postaje, električni cestni sistem (če je primerno), oskrbovalne postaje za vodik, oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovni poteh, oskrbo z utekočinjenim metanom v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T, drugo infrastrukturo za alternativna goriva v pristaniščih, oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo;
 - za polnilna mesta navedba razmerja med javno in zasebno infrastrukturo;
 - vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v urbanih vozliščih;

4. pregled primerov, v katerih so države članice uporabile odstopanja, določena v členu 3, odstavki 6, 7 in 8, členu 4, odstavki 6, 7 in 8 ter členu 6, odstavek 4;
5. pravne ukrepe: informacije o pravnih ukrepih, ki lahko vključujejo zakonodajne, regulativne ali upravne ukrepe za podporo izgradnji infrastrukture za alternativna goriva, kot so gradbena dovoljenja, dovoljenja za parkirišča, okoljski certifikati za podjetja in koncesije za polnilne in oskrbovalne postaje;
6. informacije o ukrepih politike za podporo izvajanju nacionalnega okvira politike, ki vključujejo:
 - neposredne spodbude za nakup prevoznih sredstev, ki uporabljajo alternativna goriva, ali izgradnjo infrastrukture;
 - razpoložljivost davčnih spodbud za podpiranje prevoznih sredstev, ki uporabljajo alternativna goriva, in ustrezne infrastrukture;
 - uporabo javnih naročil v podporo alternativnim gorivom, vključno s skupnimi javnimi naročili;
 - nefinančne spodbude na strani povpraševanja, na primer prednostni dostop do omejenih območij, politika parkiranja ter namenski vozni pasovi;

7. podpora za javno vzpostavitev in proizvodnjo, ki vključuje:
- letna javna sredstva, dodeljena za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, razdeljena glede na alternativno gorivo in način prevoza (cestni, železniški, vodni in zračni prevoz);
 - letna javna sredstva, dodeljena za podporo proizvodnim obratom za tehnologije za alternativna goriva, razdeljena glede na alternativno gorivo;
 - upoštevanje morebitnih posebnih potreb v začetni fazi vzpostavljanja infrastrukture za alternativna goriva;
8. raziskave, tehnološki razvoj in predstavitvene dejavnosti: letna javna sredstva, dodeljena za podporo raziskavam, tehnološkemu razvoju in predstavitvenim dejavnostim na področju alternativnih goriv.
-

PRILOGA II

Tehnične specifikacije

1. Tehnične specifikacije za oskrbo z električno energijo za cestni promet
 - 1.1. Polnilna mesta običajne moči za motorna vozila:
 - polnilna mesta normalne moči za električna vozila z izmeničnim tokom so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj z vtičnicami ali priključki tipa 2 za vozila, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017.
 - 1.2. Polnilna mesta visoke moči za motorna vozila:
 - polnilna mesta običajne moči z enosmernim tokom za električna vozila so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za kombinirani sistem polnjenja „Combo 2“, kot je opisano v standardu EN 62196-3:2014.
 - polnilna mesta visoke moči z izmeničnim tokom za električna vozila so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki tipa 2, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017;
 - polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom za električna vozila so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za kombinirani sistem polnjenja „Combo 2“, kot je opisano v standardu EN 62196-3:2014.

1.3. Polnilna mesta za motorna vozila kategorije L:

javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim tokom, rezervirana za električna vozila kategorije L z močjo do 3,7 kW, so zaradi interoperabilnosti opremljena z vsaj enim od naslednjih elementov:

- (a) vtičnicami ali priključki tipa 3A za vozila, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017 (za način polnjenja 3);
- (b) vtičnicami, skladnimi s standardom IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (za način polnjenja 1 ali 2);

1.4. Polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči za električne avtobuse:

- polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z izmeničnim tokom za električne avtobuse so opremljena vsaj s priključki tipa 2, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017;
- polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom za električne avtobuse so opremljena vsaj s priključki za kombinirani sistem polnjenja „Combo 2“, kot je opisano v standardu EN 62196-3:2014.

- 1.5. Avtomatizirana naprava s kontaktnim vmesnikom za električne avtobuse s kabelskim napajanjem v načinu 4 je v skladu s standardom EN 61851-23-1:2020 opremljena vsaj z mehanskimi in električnimi vmesniki, kot je opredeljeno v standardu EN 50696:2021; to zadeva:
- avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno na infrastrukturi (odjemnik toka);
 - avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno na strehi vozila;
 - avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno pod vozilom;
 - avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno na infrastrukturi in povezano s stranjo ali streho vozila.
- 1.6. Tehnične specifikacije v zvezi s priključkom za polnjenje težkih električnih vozil (polnjenje z enosmernim tokom).
- 1.7. Tehnične specifikacije za induktivno statično brezžično polnjenje osebnih avtomobilov in lahkih električnih vozil.
- 1.8. Tehnične specifikacije za induktivno statično brezžično polnjenje težkih električnih vozil.
- 1.9. Tehnične specifikacije za induktivno dinamično brezžično polnjenje osebnih avtomobilov in lahkih električnih vozil.

- 1.10. Tehnične specifikacije za induktivno dinamično brezžično polnjenje težkih električnih vozil.
- 1.11. Tehnične specifikacije za induktivno statično brezžično polnjenje električnih avtobusov.
- 1.12. Tehnične specifikacije za induktivno dinamično brezžično polnjenje električnih avtobusov.
- 1.13. Tehnične specifikacije za električni cestni sistem za dinamično nadzemno napajanje prek odjemnika toka za težka električna vozila.
- 1.14. Tehnične specifikacije za električni cestni sistem za dinamično zemeljsko napajanje s prevodnimi tirnicami za osebne električne avtomobile, lahka električna vozila in težka električna vozila.
- 1.15. Tehnične specifikacije za izmenjavo baterij za električna vozila kategorije L.
- 1.16. Tehnične specifikacije za izmenjavo baterij za osebne električne avtomobile in lahka električna vozila, če je to tehnično izvedljivo.
- 1.17. Tehnične specifikacije za izmenjavo baterij za težka električna vozila, če je to tehnično izvedljivo.
- 1.18. Tehnične specifikacije za polnilne postaje za zagotovitev dostopa invalidnim uporabnikom.

2. Tehnične specifikacije za komunikacijo v sektorju za polnjenje električnih vozil
 - 2.1. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med električnim vozilom in polnilnim mestom (komunikacija vozilo-omrežje).
 - 2.2. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med polnilnim mestom in sistemom za upravljanje polnilnega mesta (zaledna komunikacija).
 - 2.3. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med upravljavcem polnilnega mesta, ponudniki storitev električne mobilnosti in platformami za e-gostovanje.
 - 2.4. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med upravljavcem polnilnega mesta in operaterji distribucijskih sistemov.
3. Tehnične specifikacije za oskrbo z vodikom za vozila za cestni prevoz
 - 3.1. Zunanja oskrbovalna mesta za plinasti vodik, ki se uporablja kot gorivo za motorna vozila, izpolnjujejo vsaj zahteve glede interoperabilnosti, opisane v standardu EN 17127:2020.
 - 3.2. Kakovostne značilnosti vodika, ki ga motornim vozilom dovajajo oskrbovalna mesta za vodik, so skladne z zahtevami iz standarda EN 17124:2022. Metode za zagotovitev, da bo dosežena ustrezna kakovost vodika, so prav tako opisane v tem standardu.

- 3.3. Algoritem za dovajanje goriva izpolnjuje zahteve standarda EN 17127:2020.
- 3.4. Po zaključku postopka certificiranja po standardu EN ISO 17268:2020 priključki za motorna vozila za dovod plinastega vodika ustrezajo vsaj temu standardu.
- 3.5. Tehnične specifikacije za priključke za oskrbovalna mesta za plinasti (stisnjeni) vodik za težka vozila.
- 3.6. Tehnične specifikacije za priključke za oskrbovalna mesta za utekočinjeni vodik za težka vozila.
4. Tehnične specifikacije za metan za cestni promet
 - 4.1. Oskrbovalna mesta za stisnjen zemeljski plin za motorna vozila so skladna s tlakom polnjenja z gorivom (delovnim tlakom) 20,0 MPa (200 barov) pri 15 °C. Dovoljen je največji tlak polnjenja z gorivom 26,0 MPa s „kompenzacijo temperature“ v skladu s standardom EN ISO 16923:2018.
 - 4.2. Profil priključka je skladen s Pravilnikom št. 110 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo v zvezi z deloma I in II iz standarda EN ISO 14469:2017.

- 4.3. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan za motorna vozila so skladna s tlakom polnjenja z gorivom, ki je nižji od najvišjega dovoljenega delovnega tlaka rezervoarja vozila, kot je določeno v standardu EN ISO 16924:2018, „Polnilne postaje za oskrbo z zemeljskim plinom – Postaje za oskrbo vozil z utekočinjenim zemeljskim plinom“. Poleg tega mora biti profil priključka v skladu s standardom EN ISO 12617:2017 „Cestna vozila – Priključek za oskrbovanje z utekočinjenim zemeljskim plinom (LNG) – Priključek 3,1 MPa“.
5. Tehnične specifikacije za oskrbo z električno energijo za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh
 - 5.1. Oskrba električne energije z obale za morske ladje, vključno z zasnovo, vgradnjo in preskušanjem sistemov, ustreza vsaj tehničnim specifikacijam standarda IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 za visokonapetostne povezave z obale.
 - 5.2. Vtiči, vtičnice in ladijske spenjače za visokonapetostno povezavo z obale morajo ustrezati vsaj tehnični specifikaciji standarda IEC 62613-1:2019.
 - 5.3. Oskrba električne energije z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh je skladna vsaj s standardom EN 15869-2:2019 ali standardom EN 16840:2017, odvisno od energetskega zahtev.
 - 5.4. Tehnične specifikacije za obalna polnilna mesta za baterij za pomorska plovila, ki vključujejo medsebojno povezljivost in interoperabilnost sistemov za pomorska plovila.

- 5.5. Tehnične specifikacije za obalna polnilna mesta za baterij za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, ki vključujejo medsebojno povezljivost in interoperabilnost sistemov za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh.
- 5.6. Tehnične specifikacije za vmesnike za komunikacijo med plovilom in pristaniščem v avtomatizirani oskrbi električne energije z obale in sistemi za polnjenje baterij za pomorska plovila.
- 5.7. Tehnične specifikacije za vmesnike za komunikacijo med plovilom in pristaniščem v avtomatizirani oskrbi električne energije z obale in sistemi za polnjenje baterij za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh.
- 5.8. Tehnične specifikacije za menjavo in polnjenje baterij na kopenskih postajah za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, če je to tehnično izvedljivo.
6. Tehnične specifikacije za oskrbo z vodikom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh
 - 6.1. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo s plinastim (stisnjenim) vodikom za pomorska plovila na vodikov pogon.
 - 6.2. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo s plinastim (stisnjenim) vodikom za plovila na vodikov pogon za plovbo po celinskih plovnih poteh.
 - 6.3. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z utekočinjenim vodikom za pomorska plovila na vodikov pogon.
 - 6.4. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z utekočinjenim vodikom za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh na vodikov pogon.

7. Tehnične specifikacije za oskrbo z metanolom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh.
 - 7.1. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z metanolom za pomorska plovila na metanol.
 - 7.2. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z metanolom za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh na metanol.
8. Tehnične specifikacije za oskrbo z amonijakom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh
 - 8.1. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z amonijakom za pomorska plovila na amonijak.
 - 8.2. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z amonijakom za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh na amonijak.
9. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta z utekočinjenim metanom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh
 - 9.1. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan za morske ladje, ki niso zajeta v Mednarodnem kodeksu za gradnjo in opremo ladij, ki prevažajo utekočinjene pline v razsutem stanju (kodeks ISC), so skladna vsaj s standardom EN ISO 20519:2017.

9.2. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh so skladna vsaj s standardom EN ISO 20519:2017 (deli 5.3 do 5.7) samo za namene interoperabilnosti.

10. Tehnične specifikacije v zvezi z označevanjem goriva

10.1. Oznaka „Goriva – Identifikacija združljivosti z vozili – Grafični prikaz informacij za potrošnika“ ustreza standardu EN 16942:2016+A1:2021.

10.2. „Identifikacija skladnosti vozil in infrastrukture – Grafični prikaz za informiranje porabnikov o električnem napajanju električnih vozil“ ustreza vsaj standardu EN 17186:2019.

10.3. Skupna metodologija za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/732¹.

10.4. Tehnične specifikacije za električne polnilne postaje in oskrbovalna mesta za vodik v železniškem prometu.

¹ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/732 z dne 17. maja 2018 o skupni metodologiji za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 123, 18.5.2018, str. 85).

PRILOGA III

Zahteve glede poročanja o uvedbi električnih vozil in javno dostopne polnilne infrastrukture

1. Države članice morajo svoje poročanje o uvedbi električnih vozil kategorizirati na naslednji način:
 - baterijska električna vozila: ločeno za kategorije M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ in $N_{2/3}$;
 - priključna hibridna električna vozila: ločeno za kategorije M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ in $N_{2/3}$.

2. Države članice morajo svoje poročanje o namestitvi javno dostopnih polnilnih mest kategorizirati na naslednji način:

| Kategorija | Podkategorija | Največja izhodna moč | Opredelitev v skladu s členom 2 te uredbe |
|---------------------------------|--|--|---|
| Kategorija 1 (izmenični tok) | polnilno mesto majhne hitrosti z izmeničnim tokom, enofazno | $P < 7,4 \text{ kW}$ | polnilno mesto običajne moči |
| | polnilno mesto srednje hitrosti z izmeničnim tokom, trifazno | $7,4 \text{ kW} \leq P < 22 \text{ kW}$ | |
| | polnilno mesto velike hitrosti z izmeničnim tokom, trifazno | $P > 22 \text{ kW}$ | polnilno mesto velike moči |
| Kategorija 2 (enosmerni tok) | polnilno mesto majhne hitrosti z enosmernim tokom | $P < 50 \text{ kW}$ | |
| | polnilno mesto velike hitrosti z enosmernim tokom | $50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$ | |
| | raven 1 – polnilno mesto ultravelike hitrosti z enosmernim tokom | $150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$ | |
| | raven 2 – polnilno mesto ultravelike hitrosti z enosmernim tokom | $P \geq 350 \text{ kW}$ | |

3. Za javno dostopno polnilno infrastrukturo, namenjeno lahkim in težkim vozilom, je treba ločeno predložiti naslednje podatke:

- število polnilnih mest, ki se sporoči za vsako kategorijo iz točke 2;
 - število polnilnih postaj, ki se sporoči za vsako kategorijo iz točke 2;
 - skupna zbirna izhodna moč polnilnih postaj.
-

PRILOGA IV

Korelacijska tabela

| Direktiva 2014/94/EU | Ta uredba |
|----------------------|------------------------|
| Člen 1 | Člen 1 |
| Člen 2 | Člen 2 |
| Člen 3 | Člen 14 |
| Člen 4 | Členi 3, 4, 5, 9 in 10 |
| Člen 4 | Člen 4 |
| – | Člen 7 |
| Člen 6 | Člena 8 in 11 |
| – | Člen 12 |
| – | Člen 13 |
| Člen 7 | Člen 19 |
| Člen 8 | Člen 22 |
| Člen 9 | Člen 23 |
| Člen 10 | Členi 15, 16 in 24 |
| – | Člen 17 |
| – | Člen 18 |
| – | Člen 20 |
| – | Člen 21 |
| – | Člen 25 |
| Člen 11 | – |
| Člen 12 | Člen 26 |
| Člen 13 | – |
| Priloga I | Priloga I |
| Priloga II | Priloga II |
| – | Priloga III |