



EUROPOS SĄJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

**Strasbūras, 2023 m. rugsėjo 13 d.
(OR. en)**

**2021/0223 (COD)
LEX 2257**

**PE-CONS 25/1/23
REV 1**

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

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS DĖL ALTERNATYVIŲJŲ
DEGALŲ INFRASTRUKTŪROS DIEGIMO, KURIUO PANAIKINAMA DIREKTYVA
2014/94/ES**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2023/...**

2023 m. rugsėjo 13 d.

**dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo,
kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros³,

¹ OL C 152, 2022 4 6, p. 138.

² OL C 270, 2022 7 13, p. 38.

³ 2023 m. liepos 11 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2023 m. liepos 25 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES¹ nustatyta alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo sistema. 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (toliau – Darnaus ir išmanaus judumo strategija) atkreiptas dėmesys į netolygią įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros plėtrą visoje Sąjungoje, taip pat į tai, kad trūksta sąveikumo bei patogumo naudotojams. Jame pažymėta, kad, nesant aiškos bendros tikslų nustatymo ir priemonių pagal nacionalines politikos programas, kurių reikalaujama pagal Direktyvą 2014/94/ES, tvirtinimo metodikos, susidarė padėtis, kai tikslų nustatymo ir rėmimo politikos mastas valstybėse narėse labai skiriasi. Tie skirtumai sutrukdė sukurti visuotinę ir išbaigtą alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklą visoje Sąjungoje;
- (2) Sąjungos teisės aktuose jau yra nustatyti su degalais iš atsinaujinančiųjų išteklių susiję tikslai. Pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001² nustatytas tikslas užtikrinti, kad 14 % transporto degalų rinkos sudarytų degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių;

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

² 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

- (3) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) 2019/631¹ ir (ES) 2019/1242² jau nustatytos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų transporto priemonių, taip pat tam tikrų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normos. Tie reglamentai turėtų paspartinti didesnę, visų pirma, netaisytų transporto priemonių naudojimo mastą ir taip sukurti įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros paklausą. Svarbu, kad reglamentais (ES) 2019/631 bei (ES) 2019/1242 ir šiuo reglamentu būtų užtikrinta nuosekli alternatyviųjų degalų naudojimo ir diegimo kelių transporte sistema;

¹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

² 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL L 198, 2019 7 25, p. 202).

- (4) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2023/...¹⁺ turėtų būti skatinama tvarių alternatyviųjų degalų gamyba ir naudojimas aviacijos ir jūrų transporto sektoriuose. Nors tvarių aviacinių degalų naudojimo reikalavimų laikymasis dažniausiai gali būti užtikrintas naudojant esamą degalų pildymo infrastruktūrą, siekiant užtikrinti elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, prireiks investicijų. Reglamentu (ES) 2023/...⁺⁺ nustatyti reikalavimai, visų pirma, susiję su elektros tiekimu nuo kranto, ir jie gali būti įvykdyti tik tuo atveju, jeigu transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) uostuose bus užtikrintas tinkamas elektros tiekimu nuo kranto lygis. Tačiau tuose reglamentuose nėra jokių reikalavimų dėl degalų infrastruktūros, nors tokie reikalavimai yra būtina sąlyga, kad būtų galima pasiekti tikslus;

¹ 2023 m. ... d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/... dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L ..., ..., p. ...).

⁺ OL: prašom tekste įrašyti reglamento, esančio dokumente PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)), numerį ir išnašoje įrašyti to reglamento numerį, datą ir nuorodą į OL.

⁺⁺ OL: prašom tekste įrašyti reglamento, esančio dokumente PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)), numerį.

- (5) todėl visų rūšių transportas turėtų būti įtrauktas į vieną teisės aktą, kuriame turėtų būti atsižvelgta į alternatyviųjų degalų įvairovę. Netaršių galios pavarų technologijų naudojimo įvairių rūšių transporto sektoriuose parengtumo etapai skirtingose valstybėse narėse skiriasi. Visų pirma, kelių transporto sektoriuje sparčiai įsitvirtina elektrinės transporto priemonės su baterijomis ir laidu įkraunamos hibridinės transporto priemonės. Rinkoje taip pat yra vandenilinių transporto priemonių. Be to, šiuo metu, įgyvendinant įvairius projektus ir vykdant pirmuosius komercinius reisus, pradedami naudoti mažesni vandeniliniai laivai bei elektriniai laivai su baterijomis ir vandeniliniai traukiniai, ir tikimasi, kad per ateinančius metus jie bus pradėti naudoti visokeriopoms komercinėms reikmėms. Priešingai, aviacijos ir vandens transporto sektoriai ir toliau priklauso nuo skystojo ir dujinio kuro, nes tikimasi, kad netaršių ir mažataršių galios pavarų sprendimų rinkoje atsiras tik apie 2030 m. ar dar vėliau, ypač aviacijos sektoriuje visiškai komercializacija užtruks. Iškastinį dujinį ar skystąjį kurą galima naudoti tik tuo atveju, jeigu jis aiškiai įtrauktas į aiškų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo planą, atitinkantį ilgalaikį tikslą Sąjungoje pasiekti poveikio klimatui neutralumą, reikalaujant į iškastinį kurą įmaišyti vis daugiau degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių, pavyzdžiui, biometano, pažangiųjų biodegalų arba atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako sintetinių, parafininių, dujinių ir skystųjų degalų, arba jį tokiais degalais pakeisti;

- (6) tokie biodegalai, sintetiniai ir parafininiai degalai, pakeičiantys dyzeliną, benziną ir reaktyvinius degalus, gali būti gaminami iš įvairių žaliavų ir į iškastinį kurą įmaišomi pasiekiant labai didelį įmaišymo santykį. Tie degalai ypač svarbūs mažinant išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį aviacijos ir jūrų transporto sektoriuose, kurių elektrifikavimas, tikėtina, vyks lėčiau. Tie degalai, atlikus nedidelius pritaikymus, techniškai yra suderinami su dabartine transporto priemonių technologija. Be to, metanolis iš atsinaujinančiųjų išteklių, be kita ko, gali būti naudojamas vidaus vandenų transportui ir trumpųjų nuotolių jūrų laivybai. Naudojant sintetinius ir parafininius degalus galima sumažinti iškastinio kuro šaltinių naudojimą transporto sektoriuje. Visus tuos degalus galima platinti, laikyti ir naudoti naudojant esamą infrastruktūrą arba, prireikus, tos pačios rūšies infrastruktūrą;

- (7) tikėtina, kad suskystintas metanas išliks svarbus jūrų transporto sektoriuje, kuriame šiuo metu nėra ekonomiškai perspektyvios netaršios galios pavaros technologijos. Tačiau suskystinto metano iš iškastinių šaltinių jūrų transporto sektoriuje turėtų būti kuo greičiau atsisakyta ir jis turėtų būti pakeistas tvaresnėmis alternatyvomis. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nurodoma, kad netaršūs jūrų laivai rinkose pasirodys ne vėliau kaip 2030 m., o tokiems laivams skirti projektai jau yra įgyvendinami. Tikimasi, kad dėl ilgo jūrų laivų eksploatavimo laikotarpio laivynas bus pertvarkomas laipsniškai. Priešingai situacijai jūrų transporto atžvilgiu, vidaus vandenų transporto atžvilgiu laivai paprastai būna mažesni ir plaukioja trumpesniais atstumais – netaršios galios pavaros technologijos, pavyzdžiui, vandenilio ir elektros, tampa brandžiomis technologijomis, todėl tikimasi, kad rinkoje jos atsiras greičiau. Tačiau tos netaršios galios pavaros technologijos galėtų atlikti svarbų vaidmenį jūrų transportui didinant netaršių varymo sprendimų mastą. Tikimasi, kad suskystintas metanas nebeteks svarbaus vaidmens tame sektoriuje. Transporto degalai, pavyzdžiui, suskystintas metanas, turi būti gaminami naudojant vis mažiau iškastinio kuro, į tokius transporto degalus įmaišant ar juos pakeičiant, pavyzdžiui, suskystintu biometanu arba atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako sintetiniais dujiniais degalais (elektrosintetinėmis dujomis). Tiems degalams, kuriems gaminti nereikia iškastinio kuro, gali būti naudojama ta pati infrastruktūra kaip ir iškastiniam dujiniam kurui, taip suteikiant galimybę laipsniškai pereiti prie degalų, kuriems gaminti nereikia iškastinio kuro;

- (8) sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje suskystintu metanu varomų sunkvežimių technologijos jau yra visiškai brandžios. Remiantis bendrais scenarijais, kuriais grindžiami Darnaus ir išmanaus judumo strategija ir 2020 m. rugsėjo 17 d. Komisijos komunikatas „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis. Investavimas į neutralaus poveikio klimatui ateitį žmonių labui“ (Klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas), taip pat peržiūrėtais Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio modeliavimo scenarijais galima daryti išvadą, kad dujiniai degalai, kuriuos gaminti reikės vis mažiau iškastinio kuro, atliks ribotą vaidmenį sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje, ypač tolimojo susisiekimo segmente. Be to, tikimasi, kad suskystintomis naftos dujomis (toliau – SND) ir suslėgtosiomis gamtinėmis dujomis (toliau – SGD) varomos transporto priemonės – joms reikalingos infrastruktūros tinklas jau yra pakankamas visoje Sąjungoje – laipsniškai bus pakeistos netaršiomis galios pavaromis, todėl manoma, kad siekiant pašalinti likusias pagrindinių tinklų spragas būtina vykdyti tik ribotą tikslinę suskystinto metano infrastruktūros, kurioje gali būti tiekiami ir degalai, kuriems pagaminti nereikia iškastinio kuro, diegimo politiką;
- (9) šiame reglamente turėtų būti nustatyti privalomi minimalieji viešai prieinamos kelių transporto priemonių įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimo tikslai;

- (10) įkrovimo stotelė yra fizinis elektrinių transporto priemonių įkrovimo įrenginys. Kiekviena įkrovimo stotelė turi teorinę didžiausią atiduodamąją galią, išreikštą kW ir joje yra bent viena įkrovimo prieiga, kuria naudojantis vienu metu galima įkrauti tik vieną transporto priemonę. Įkrovimo prieigų skaičių įkrovimo stotelėje lemia tai, kiek transporto priemonių toje stotelėje galima įkrauti bet kuriuo metu. Kai tam tikru metu įkrovimo stotelėje įkraunama daugiau kaip viena transporto priemonė, didžiausia atiduodamoji galia paskirstoma skirtingoms įkrovimo prieigoms tokiu būdu, kad kiekvienoje atskiroje įkrovimo prieigoje tiekiamą galią būtų mažesnė už tos įkrovimo stotelės atiduodamąją galią. Įkrovimo parką sudaro viena ar daugiau konkrečioje vietoje esančių įkrovimo stotelių, įskaitant tam tikrais atvejais šalia jų esančias specialias stovėjimo vietas. Kiek tai susiję su šiame reglamente nustatytais tikslais, taikomais įkrovimo parkams, įkrovimo parkams reikalingą mažiausią atiduodamąją galią galėtų užtikrinti viena arba daugiau įkrovimo stotelių;

- (11) viešai prieinamos įkrovimo prieigos ar viešai prieinami degalų pildymo punktai apima, pavyzdžiui, visuomenei prieinamas privačias įkrovimo prieigas ar degalų pildymo punktus, esančius viešojoje arba privačioje teritorijoje, pavyzdžiui, viešosiose stovėjimo aikštelėse arba prekybos centrų stovėjimo aikštelėse. Įkrovimo prieiga ar degalų pildymo punktas, esantis privačioje teritorijoje, kuri yra visuomenei prieinama, turėtų būti laikomi viešai prieinamais ir tais atvejais, kai jais gali naudotis tik tam tikrai bendrai grupei priklausantys naudotojai, pavyzdžiui, klientai. Dalijimosi automobiliais sistemoms priklausantys įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punktai viešai prieinamais turėtų būti laikomi tik tuo atveju, jeigu jais aiškiai leidžiama naudotis tretiesiems asmenims. Įkrovimo prieigos ar degalų pildymo punktai, esantys privačioje teritorijoje, kuri yra atvira tik ribotai ir apibrėžtai asmenų grupei, pavyzdžiui, biurų pastatų stovėjimo aikštelėse, į kurias patekti gali tik darbuotojai arba įgalioti asmenys, neturėtų būti laikomi viešai prieinamomis įkrovimo prieigomis ir viešai prieinamais degalų pildymo punktais;
- (12) siekiant padidinti patogumą vartotojams, svarbu, kad viešai prieinamų įkrovimo prieigų ar viešai prieinamų degalų pildymo punktų operatoriai užtikrintų, kad tokių punktų darbo laikas ir jų paslaugų teikimo laikas visiškai atitiktų galutinių naudotojų poreikius;

- (13) viešai prieinama lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra Sąjungoje diegiama netolygiai. Išliekant netolygiam viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros pasiskirstymui kiltų pavojus lengvųjų elektrinių transporto priemonių naudojimo mastui, ir taip būtų ribojamas susisiekimas visoje Sąjungoje. Nacionaliniu lygmeniu nuolat skiriantis politikos užmojams ir požiūriui, trukdoma labai reikalingai tvariai transporto sektoriaus pertvarkai ir nepadedama kurti ilgalaikį tikrumą, būtiną esminėms rinkos investicijoms. Todėl privalomi būtiniausi tikslai, valstybėms narėms taikomi nacionaliniu lygmeniu, turėtų suteikti politikos gairių ir turėtų papildyti nacionalines politikos sistemas. Laikantis to požiūrio, pagal nacionalinį transporto priemonių parką nustatomi tikslai turėtų būti derinami su atstumu grindžiamais tikslais, taikomais TEN-T. Tikslus nustatant pagal nacionalinį transporto priemonių parką turėtų būti užtikrinta, kad lengvųjų elektrinių transporto priemonių naudojimo mastas kiekvienoje valstybėje narėje ir pakankamos viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros diegimas derėtų tarpusavyje. Atstumu grindžiamais tikslais, taikomais TEN-T tinkle, turėtų būti užtikrinta, kad įkrovimo prieigos būtų palei visus Sąjungos pagrindinių kelių tinklus, taip užtikrinant lengvą ir sklandų keliavimą po visą Sąjungą;

- (14) nacionaliniai transporto priemonių parku grindžiami tikslai turėtų būti nustatomi remiantis bendru atitinkamoje valstybėje narėje registruotų elektrinių transporto priemonių skaičiumi. Tie tikslai turėtų būti nustatomi remiantis bendra metodika, kuria atsižvelgiama į technologinę plėtrą, pavyzdžiui, padidėjusį elektrinių transporto priemonių nuvažiuojamą atstumą arba padidėjusį įkrovimo prieigų, kuriomis atitinkamu laikotarpiu galima įkrauti daugiau elektrinių transporto priemonių nei įprastos galios įkrovimo prieigomis, skaičių. Toje bendroje metodikoje taip pat turėtų būti atsižvelgiama į skirtingus elektrinių transporto priemonių su baterijomis ir laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių įkrovimo modelius. Metodika, kurioje nacionaliniu transporto priemonių parku grindžiami tikslai nustatomi pagal viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros bendrą didžiausią atiduodamąją galią, leistų sudaryti sąlygas valstybėse narėse lanksčiai įgyvendinti skirtingas įkrovimo technologijas;

- (15) valstybių narių vykdomu nacionaliniu transporto priemonių parku grindžiamų tikslų įgyvendinimu turėtų būti užtikrinta, kad būtų įrengta pakankamai viešai prieinamų įkrovimo prieigų taip, kad taip pat būtų užtikrinamas įkrovimo prieigų prieinamumas visoje jų teritorijoje, visų pirma, viešojo transporto stotyse, pavyzdžiui, uostų keleivių terminaluose, oro uostuose ar geležinkelio stotyse. Tų viešai prieinamų įkrovimo prieigų diegimas yra ypač svarbus gyvenamosiose vietovėse, kuriuose transporto priemonių statymo ne gatvėse galimybių yra nedaug, ir vietovėse, kuriose transporto priemonės paprastai stovi ilgą laiką. Siekiant padidinti patogumą vartotojams, taip pat turėtų būti įrengta pakankamai viešai prieinamų greitojo įkrovimo prieigų, skirtų lengvosios elektrinės transporto priemonės, visų pirma, TEN-T tinkle, kad būtų visiškai užtikrintas tarpvalstybinis susisiekimas ir elektrinės transporto priemonės galėtų važinėti po visą Sąjungą. Svarbu, kad viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros diegimas, visų pirma, būtų privačių rinkos investicijų rezultatas. Tačiau valstybės narės, laikantis Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių, turėtų galėti remti būtinos viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros diegimą tais atvejais, kai dėl rinkos sąlygų valstybės pagalba reikalinga tol, kol nebus sukurta visiškai konkurencinga rinka;

- (16) priklausomai nuo konkrečių aplinkybių valstybėje narėje, reikalavimai, susiję su kiekvienai toje valstybėje narėje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis viešai prieinamose įkrovimo stotelėse teikiama fiksuota bendra atiduodamąja galia, gali būti nebepateisinami, jei tie reikalavimai galėtų daryti neigiamą poveikį dėl to, kad atgrasoma nuo privačių investicijų, arba ypač dėl to, kad vidutinės trukmės laikotarpiu atsirastų perteklinė pasiūla. Tokio neigiamo poveikio rizika galėtų kilti įrengus daug privačių įkrovimo prieigų. Naudotojų poreikiai arba viešai prieinamų įkrovimo stotelių naudojimo lygis gali būti mažesni, palyginti su pradinėmis prielaidomis, todėl viešai prieinamų įkrovimo stotelių bendra atiduodamoji galia gali pasiekti neproporcingai didelį lygį, palyginti su faktiniu tokių stotelių naudojimu. Tokiais atvejais atitinkama valstybė narė turėtų turėti galimybę prašyti leidimo taikyti mažesnius su bendros atiduodamosios galios lygiu susijusius reikalavimus nei nustatyti šio reglamente arba nebetaikyti tokių reikalavimų. Kad valstybė narė galėtų pateikti tokį prašymą, lengvųjų elektrinių transporto priemonių su baterijomis dalis, palyginti su bendru valstybėje narėje registruotų lengvųjų transporto priemonių parku, turėtų būti pasiekusi bent 15 % ir savo prašymą valstybė narė turėtų tinkamai pagrįsti;

- (17) svarbu, kad atlikdama šio reglamento peržiūrą Komisija įvertintų poreikį įtraukti reikalavimus dėl įkrovimo infrastruktūros, skirtus aptarnauti elektra varomus dviračius ir L kategorijos transporto priemones, pavyzdžiui, elektrinius dviračius ir elektrinius mopedus, ir, visų pirma, galimybę įkrovimo infrastruktūroje įrengti buitinį kištukinį lizdą, kuris leistų lengvai įkrauti tokias transporto priemones, nes jos yra transporto rūšis, galinti padėti dar labiau sumažinti išmetamo CO₂ kiekį ir oro taršą;
- (18) sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms reikia visai kitokios įkrovimo infrastruktūros nei lengvosios elektrinės transporto priemonės. Tačiau šiuo metu viešai prieinamos sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros Sąjungoje beveik nėra ir tokios infrastruktūros diegimą reikia paspartinti. Laikantis bendro požiūrio į atstumą palei TEN-T tinklą grindžiamus tikslus, tinkamai atskiriant TEN-T pagrindinį tinklą ir TEN-T visuotinį tinklą, naktinio įkrovimo infrastruktūros tikslus ir su miestų transporto mazgais susijusius tikslus turėtų būti užtikrinta, kad būtų nustatyta pakankama viešai prieinamos sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros aprėptis visoje Sąjungoje, kad būtų remiamas numatomas sunkiųjų elektrinių transporto priemonių su baterijomis užimamos rinkos dalies didėjimas;

- (19) siekiant užtikrinti junglumą be pertrūkių visoje Sąjungoje, palei TEN-T tinklą turėtų būti įrengtas pakankamas viešai prieinamų greitojo įkrovimo prieigų, skirtų sunkiosioms transporto priemonėms, skaičius. Tos infrastruktūros atiduodamoji galia turėtų būti pakankama, kad sunkiąją transporto priemonę būtų galima įkrauti per teisės aktais reikalaujamą vairuotojo darbo pertrauką. Siekiant atsižvelgti į laiką, reikalingą tam, kad būtų suplanuota, suprojektuota ir įgyvendinta įkrovimo infrastruktūra, o tai gali apimti elektros tinklo išplėtimą arba modernizavimą tam tikrose vietovėse, žemės įsigijimą, aplinkosaugos leidimus ir, jei būtina, viešųjų pirkimų sutarčių skyrimą, ir siekiant prisitaikyti prie laipsniško sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įsitvirtinimo, tokioms transporto priemonėms skirta viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra turėtų būti palaipsniui diegiama nuo 2025 m., kad ne vėliau kaip 2030 m. ji apimtų visą TEN-T tinklą;
- (20) diegiant įkrovimo infrastruktūrą palei TEN-T kelių tinklą, visos palei TEN-T kelių tinklą diegiamos įkrovimo stotelės turėtų būti TEN-T kelių tinkle arba ne toliau kaip 3 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio;

- (21) kai kurios valstybės narės šiuo metu modernizuoja TEN-T tinklo atkarpas, kad įgyvendintų Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013¹ nustatytus reikalavimus. Tai darydamos valstybės narės turėtų stengtis užtikrinti, kad šiame reglamente nustatyti įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros diegimo palei TEN-T tinklą reikalavimai, būtų įgyvendinami visapusiškai, kad būtų išvengta neišnaudojamo turto, ir taip, kad būtų užtikrintas koordinuotas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 ir šio reglamento įgyvendinimas;
- (22) šiuo metu rengiami nauji sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūros standartai. Todėl Komisija turėtų apsvarstyti galimybę padidinti įkrovimo stotelių individualią atiduodamąją galią įkrovimo parkuose, kai tik bus parengtos naujos bendros techninės specifikacijos;

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

- (23) įkrovimo infrastruktūra palei TEN-T tinklą turėtų būti papildyta viešai prieinama greitojo įkrovimo infrastruktūra miestų transporto mazguose. Ta infrastruktūra yra būtina, visų pirma, tam, kad būtų galima įkrauti pristatymo paslaugas teikiančius sunkvežimius, taip pat į paskirties vietą atvažiavusius tolimojo susisiekimo sunkvežimius. Tačiau lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo prieigoms miesto teritorijose turėtų būti taikomas nacionaliniu transporto priemonių parku grindžiamas tikslas. Be greitojo įkrovimo prieigų palei TEN-T tinklą ir miestų transporto mazguose, sunkiosios elektrinės transporto priemonės taip pat turėtų galėti naudotis įkrovimui naktį skirta viešai prieinama įkrovimo infrastruktūra palei pagrindinį transporto tinklą, taip būtų konkrečiai remiamas tolimojo susisiekimo sektoriaus elektrifikavimas;
- (24) siekiant išvengti investicijų, kurios būtų neproporcingos, palyginti su eismo intensyvumu kai kuriuose TEN-T tinklo keliuose, tais atvejais kai įkrovimo infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos aspektu, valstybės narės turėtų galėti nustatyti, kad vienas viešai prieinamas įkrovimo parkas aptarnautų abi eismo kryptis, su sąlyga, kad laikomasi kitų taikytinų reikalavimų, susijusių su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendra įkrovimo parko atiduodamąja galia ir įkrovimo prieigų skaičiumi įkrovimo parkuose, kurie taikomi vienai eismo kryptčiai. Alternatyviai, valstybės narės turėtų galėti sumažinti bendrą palei TEN-T kelių tinklą esančių lengvųjų elektrinių transporto priemonių arba sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkų, kuriuose atitinkamai lengvųjų elektrinių transporto priemonių arba sunkiųjų elektrinių transporto priemonių eismo intensyvumas yra mažas, atiduodamąją galią. Tuo pačiu tikslu valstybės narės taip pat turėtų turėti galimybę palei TEN-T pagrindinio tinklo kelius, kuriuose eismo apimtis yra labai maža, leisti didesnę maksimalų atstumą tarp viešai prieinamų įkrovimo parkų, skirtų lengvosios elektrinės transporto priemonės ar sunkiosios elektrinės transporto priemonės;

- (25) atsižvelgiant į tai, kad Kipras yra sala, jis neturi sausumos jungčių su kitomis valstybėmis narėmis ir žemynine dalimi, ir jo TEN-T kelių tinklo mastas yra ribotas, šioje valstybėje narėje tolimojo susisiekimo sunkiųjų transporto priemonių eismas yra ribotas. Be to, atsižvelgiant į ribotą sunkiųjų elektrinių transporto priemonių dienos ridą Kipre, jų įkrovimo poreikius daugiausia padengs naktinio įkrovimo pajėgumai privačiose vietose, pavyzdžiui, sandėliuose. Todėl Kiprui tektų neproporcinga ir nereikalinga pareiga, jei jis turėtų laikytis šiame reglamente išdėstytų reikalavimų dėl sunkiosioms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų įkrovimo parkų minimalios aprėpties Kipro teritorijoje, kiek tai susiję su tokių įkrovimo parkų palei TEN-T tinklą bendros atiduodamosios galios lygiu ir didžiausiu atstumu tarp tų įkrovimo parkų. Todėl Kipras turėtų galėti pateikti Komisijai pagrįstą prašymą leisti tuo atžvilgiu taikyti mažesnius reikalavimus su sąlyga, kad tokie mažesni reikalavimai netrukdytų eksploatuoti sunkiųjų elektrinių transporto priemonių toje valstybėje narėje;

- (26) tikimasi, kad elektrinių transporto priemonių savininkai įkrovimo prieigomis daugiausia naudosis savo patalpose arba kolektyvinėse automobilių stovėjimo vietose gyvenamuosiuose ir negyvenamuosiuose pastatuose. Nors kabelių kanalų infrastruktūros įrengimas ir įkrovimo prieigų diegimas tuose pastatuose yra reglamentuojamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES¹, svarbu, kad valstybės narės, planuodamos viešai prieinamų įkrovimo prieigų diegimą, atsižvelgtų į tokios privačios infrastruktūros prieinamumą;
- (27) lygiai taip pat svarbu sunkių elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą diegti privačiosiose erdvėse, kurios nėra prieinamos visuomenei, pavyzdžiui, privačiuose sandėliuose ir logistikos centruose, kad transporto priemonės būtų galima įkrauti naktį ir paskirties vietoje. Valdžios institucijos, nustatydamos savo peržiūrėtas nacionalines politikos sistemas, turėtų apsvarstyti galimybę imtis priemonių užtikrinti, kad būtų sukurta tinkama sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirta įkrovimo naktį arba paskirties vietoje infrastruktūra;

¹ 2010 m. gegužės 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/31/ES dėl pastatų energinio naudingumo (OL L 153, 2010 6 18, p. 13).

- (28) remiantis 2017 m. kovo 23 d. Komisijos komunikate „Europos sąveikumo sistema. Įgyvendinimo strategija“ nustatytais principais, galimybė plėtoti pažangiąsias skaitmenines paslaugas, įskaitant mokėjimo pagal sutartį sprendimus, ir užtikrinti skaidrų naudotojų informavimą skaitmeninėmis priemonėmis priklauso nuo to, ar bus diegiamos skaitmeniniais ryšiais susietos ir išmaniojo įkrovimo prieigos, taip padedant sukurti skaitmeniniais ryšiais susietą ir sąveikią infrastruktūrą. Tos išmaniojo įkrovimo prieigos turėtų apimti fizinių savybių ir techninių specifikacijų rinkinį (techninę ir programinę įrangą), kuris yra būtinas užtikrinti duomenų siuntimą ir gavimą tikruoju laiku, ir sudaryti sąlygas informacijos srautams tarp rinkos dalyvių, kuriems tie duomenys būtini visoms įkrovimo galimybėms išnaudoti, įskaitant įkrovimo prieigų operatorius, judumo paslaugų teikėjus, e. tarptinklinio ryšio platformas, skirstymo sistemų operatorius ir, galiausiai, galutinius naudotojus;

- (29) išmaniosiomis apskaitos sistemomis, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2019/944¹, suteikiama galimybė tikruoju laiku gauti duomenis, kurių reikia siekiant užtikrinti elektros tinklo stabilumą ir skatinti racionalų naudojimąsi įkrovimo paslaugomis. Išmaniojo įkrovimo prieigas derinant su tikralaikiu energijos matavimu ir tikslia bei skaidria informacija apie kainas, išmaniosiomis apskaitos sistemomis skatinamas įkrovimas tuo metu, kai bendra elektros energijos paklausa maža, o kainos yra žemos. Naudojant išmaniąsias apskaitos sistemas kartu su išmaniojo įkrovimo prieigomis galima optimizuoti įkrovimą, o tai naudinga tiek elektros energijos sistemai, tiek galutiniam naudotojui. Valstybės narės turėtų skatinti naudoti išmaniąsias apskaitos sistemas įkraunant elektrines transporto priemones viešai prieinamose įkrovimo stotelėse, kai tai techniškai įmanoma ir ekonomiškai pagrįsta, ir turėtų užtikrinti, kad tos sistemos atitiktų Direktyvos (ES) 2019/944 20 straipsnyje nustatytus reikalavimus;

¹ 2019 m. birželio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/944 dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/27/ES (OL L 158, 2019 6 14, p. 125).

- (30) didėjant elektrinių transporto priemonių skaičiui kelių, geležinkelių, jūrų ir kitų rūšių transporto sektoriuose, reikės optimizuoti įkrovimo operacijas ir jas valdyti taip, kad nesusidarytų grūsčių ir kad būtų išnaudotos visos galimybės naudoti atsinaujinančiųjų išteklių elektros energiją bei mažomis sistemoje taikomomis elektros energijos kainomis. Išmanusis įkrovimas, visų pirma, gali palengvinti tolesnį elektrinių transporto priemonių integravimą į elektros energijos sistemą, nes juo sudaromos sąlygos taikyti reguliavimą apkrova per telkimą. Sistemos integraciją gali dar labiau palengvinti abikryptis įkrovimas (transporto priemonių energetinė integracija į elektros tinklą), o išmanusis ir abikryptis įkrovimas taip pat gali sumažinti vartotojų įkrovimo išlaidas. Todėl visose įkrovimo prieigose, kurios buvo pastatytos arba renovuotos po ... [26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data], turėtų būti palaikomas išmanusis įkrovimas. Be to, siekiant užtikrinti sąveikumą, turėtų būti priimti komunikacijos standartai, palaikantys išmanųjį ir abikryptį įkrovimą;

- (31) plėtojant elektrinių transporto priemonių tinklo ir tinklui nepriklausančią infrastruktūrą, užtikrinant tos infrastruktūros sąveiką su elektros energijos sistema, taip pat užtikrinant įvairių elektromobilumo rinkos dalyvių teises ir pareigas turėtų būti laikomasi Direktyvoje (ES) 2019/944 nustatytų principų. Tame kontekste skirstymo sistemos operatoriai turėtų nediskriminuodami bendradarbiauti su bet kuriuo asmeniu, steigiančiu ar eksploatuojančiu viešai prieinamas įkrovimo prieigas. Sąjungos elektros energijos tiekėjų galimybe naudotis įkrovimo prieigomis neturėtų būti daromas poveikis nukrypti leidžiančioms nuostatoms, numatytoms Direktyvos (ES) 2019/944 66 straipsnyje;
- (32) elektrinių transporto priemonių įkrovimo prieigų įrengimo ir eksploatavimo rinka turėtų būti plėtojama kaip konkurencinga rinka, atvira visiems įkrovimo infrastruktūros diegimu ar eksploatavimu suinteresuotiems subjektams. Atsižvelgiant į ribotas alternatyvias vietas elektrinių transporto priemonių įkrovimo prieigoms greitkeliuose, susirūpinimą, visų pirma, kelia esamos greitkelių koncesijos sutartys, pavyzdžiui, susijusios su įprastinėmis degalų pildymo stotelėmis ar poilsio aikštelėmis, nes tos sutartys gali tęstis labai ilgai, o kartais konkreči galutinė data jose net nėra nustatyta. Valstybės narės turėtų, kiek įmanoma bei laikydamosi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/23/ES¹, siekti konkurso tvarka skirti naujas specialias koncesijos sutartis dėl įkrovimo stotelių, įrengtų esamose greitkelių poilsio aikštelėse arba greta jų, kad būtų išvengta brovimosi į žaliąsias erdves, būtų sumažintos diegimo sąnaudos ir kad rastųsi naujų rinkos dalyvių;

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

- (33) kainų skaidrumas yra labai svarbus siekiant užtikrinti sklandų ir nesudėtingą įkrovimą ir degalų pildymą. Prieš įkrovimo ar degalų pildymo seansą alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudotojams turėtų būti pateikta tiksli informacija apie kainą. Kaina turėtų būti nurodoma aiškiai ir struktūruotai, kad galutiniai naudotojai galėtų atskirti įvairius kainos komponentus, kuriuos operatorius taiko įkrovimo ar degalų pildymo seanso kainai apskaičiuoti, ir iš anksto numatyti bendras išlaidas. Įkrovimo stotelių operatoriui taip pat turėtų būti leidžiama imti papildomus mokesčius siekiant, *inter alia*, išvengti įkrovimo prieigos blokavimo taip, kad ja negalėtų naudotis kiti naudotojai, su sąlyga, kad tie mokesčiai būtų aiškiai nurodyti ir apie juos būtų pranešama prieš pradedant įkrovimo seansą. Jei įkrovimo *ad hoc* pagrindu kaina pateikiama specialioje interneto svetainėje, ji turėtų būti aiškiai nurodyta tame pačiame tinklalapyje, kuriame sumokama už seansą. Nustačius reikalavimus operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams, vartotojams būtų suteiktos garantijos ir nuspėjamumas, o tai padėtų užtikrinti pasitikėjimą pirmaisiais elektromobilumo diegimo etapais. Tai taip pat paskatintų sparčiai diegti elektrines transporto priemones su baterijomis ir vandenilines transporto priemones, o tai yra labai svarbu siekiant didesnių Sąjungos užmojų klimato srityje ir 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate „Europos žaliasis kursas“ nustatytų prioritetų. Kainos turėtų būti pagrįstos ir neturėtų viršyti patirtų išlaidų pridėjus pagrįstą pelno maržą. Tais kainų reikalavimais nedaromas poveikis valstybių narių teisei nustatyti įkrovimo stotelėje taikomą elektros energijos vieneto kainą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 98/6/EB¹;

¹ 1998 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/6/EB dėl vartotojų apsaugos žymint vartotojams siūlomų prekių kainas (OL L 80, 1998 3 18, p. 27).

- (34) laikui bėgant atsiranda naujų paslaugų, padedančių naudotis elektrinėmis transporto priemonėmis. Svarbų vaidmenį plėtojant tokias naujas paslaugas atliko valstybių narių teikiamos paskatos ir jų priimtose privalomos priemonės, pavyzdžiui, privalomas tarptinklinio ryšio pajėgumas nustatytoje įkrovimo prieigose. Tas naujas paslaugas teikiantys subjektai, kaip antai judumo paslaugų teikėjai, turėtų galėti veikti sąžiningomis rinkos sąlygomis. Visų pirma, įkrovimo prieigų operatoriai neturėtų nepagrįstai taikyti palankesnių sąlygų kai kuriems judumo paslaugų teikėjams, pavyzdžiui, nepagrįstai diferencijuodami kainas, kai tai gali trukdyti konkurencijai ir galiausiai lemti didesnes kainas vartotojams. Siekiant užtikrinti perėjimą prie naujų paslaugų ir užtikrinti, kad tokių transporto priemonių naudotojai galėtų lengvai ir be kliūčių naudotis įkrovimo infrastruktūra visoje Sąjungoje, valstybės narės turėtų stebėti įkrovimo rinkos plėtrą. Peržiūrėdama šį reglamentą, Komisija turėtų imtis veiksmų, jei to prireiktų dėl rinkos pokyčių, pavyzdžiui, dėl galutiniams naudotojams teikiamų paslaugų apribojimų, paslaugų, kuriomis vartotojai klaidinami ir kurios kenkia kainų skaidrumui, arba dėl verslo praktikos, kuri gali riboti konkurenciją;

- (35) vandenilinių transporto priemonių rinkoje kol kas yra labai mažai. Tačiau būtina diegti pakankamą vandenilio pildymo infrastruktūrą, kad taptų įmanoma plačiai naudoti vandenilines transporto priemones, kaip numatyta 2020 m. liepos 8 d. Komisijos komunikate „Neutralaus poveikio klimatui Europos vandenilio strategija“. Dabar vandenilio pildymo punktai įrengti tik keliose valstybėse narėse ir iš esmės netinka sunkiosioms transporto priemonėms. Todėl vandenilinės transporto priemonės negali judėti po visą Sąjungą. Privalomais viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų diegimo tikslais turėtų būti užtikrintas pakankamai tankus vandenilio pildymo punktų tinklas visame TEN-T pagrindiniame tinkle, kad vandenilinės lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės galėtų sklandžiai judėti visoje Sąjungoje. Vandenilio pildymo infrastruktūros diegimo palei TEN-T tinklą tikslais visos vandenilio pildymo stotelės, kurios turi būti įrengtos palei TEN-T kelių tinklą, turėtų būti TEN-T kelių tinkle arba ne toliau kaip 10 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio;

- (36) alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių naudotojai turėtų turėti galimybę visose viešai prieinamose įkrovimo prieigose ir degalų pildymo punktuose įkrauti transporto priemones arba pasipildyti degalų *ad hoc* pagrindu ir lengvai bei patogiai sumokėti, neprivalėdami sudaryti sutarties su įkrovimo prieigos ar degalų pildymo punkto operatoriumi arba su judumo paslaugų teikėju. Todėl, kad būtų galimas *ad hoc* įkrovimas ar degalų pildymas, visose viešai prieinamose įkrovimo prieigose ir degalų pildymo punktuose turėtų būti priimamos Sąjungoje plačiai taikomos mokėjimo priemonės, visų pirma, elektroniniai mokėjimai per terminalus ir mokėjimo paslaugoms teikti naudojami prietaisai. Iki šio reglamento taikymo pradžios datos įrengtos infrastruktūros atveju, tų reikalavimų taikymas turėtų būti atidėtas. Vartotojai visada turėtų turėti galimybę atlikti tokį *ad hoc* mokėjimą, net jei įkrovimo prieigoje arba degalų pildymo punkte yra galimas mokėjimas pagal sutartį;
- (37) nepriklausomai nuo jų transporto priemonės prekių ženklo, galutiniai naudotojai turėtų turėti prieigą prie viešai prieinamų įkrovimo stotelių ir galimybę jomis naudotis naudotojui patogiu ir nediskriminaciniu būdu;

- (38) transporto infrastruktūroje turėtų būti užtikrintas sklandus judumas ir prieinamumas visiems naudotojams, įskaitant vyresnio amžiaus asmenis, riboto judumo asmenis ir asmenis su negalia. Iš esmės visų įkrovimo stotelių ir degalų pildymo stotelių vieta ir pačios įkrovimo stotelės ir degalų pildymo stotelės turėtų būti suprojektuotos taip, kad jos būtų prieinamos ir patogios naudoti kuo didesnei visuomenės daliai, visų pirma, vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir asmenims su negalia. Tuo tikslu, pavyzdžiui, turėtų būti numatytas pakankamas plotas stovėjimo vietoje, užtikrinant, kad įkrovimo stotelės nebūtų įrengiamos ant paaukštinto paviršiaus, užtikrinant, kad įkrovimo stotelės mygtukai ar ekranas būtų tinkamame aukštyje, o įkrovimo laido ir degalų pildymo žarnos svoris būtų toks, kad riboto stiprumo asmenys galėtų lengvai jais naudotis. Be to, turėtų būti prieinama susijusių įkrovimo stotelių naudotojo sąsaja. Šiuo atžvilgiu įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrai turėtų būti taikomi Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2019/882¹ nustatyti prieinamumo reikalavimai;
- (39) naudotojų saugos ir saugumo klausimai, ypač be priežiūros esančiose įkrovimo stotelėse, galėtų būti sprendžiami įkrovimo stotelėse įrengiant avarinius mygtukus, nurodant skubios pagalbos tarnybų kontaktinius duomenis, užtikrinant tinkamą apšvietimą arba taikant kitas tinkamas priemones;

¹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70).

- (40) vandenilines transporto priemones turėtų būti galima papildyti degalais paskirties vietoje arba netoli jos, o tokios paskirties vietos paprastai būna miesto teritorijoje. Siekiant užtikrinti, kad bent pagrindinėse miesto teritorijose viešai prieinamose paskirties vietose būtų galima pasipildyti degalų, tokios vandenilio pildymo stotelės turėtų būti įrengtos visuose miestų transporto mazguose, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 1315/2013. Miestų transporto mazguose valdžios institucijos turėtų apsvarstyti galimybę vandenilio pildymo stoteles įrengti daugiarūšio transporto mazguose, nes tokie mazgai yra įprasta sunkiųjų transporto priemonių paskirties vieta ir jie taip pat galėtų tiekti vandenilį kitų rūšių, pavyzdžiui, geležinkelių ir vidaus vandens, transportui. Kad būtų įvykdytas TEN-T reikalavimas, turėtų būti įmanoma atsižvelgti į vieną viešai prieinamą vandenilio pildymo stotelę, esančią miestų transporto mazge, su sąlyga, kad būtų pasiektas pajėgumo tikslas;
- (41) šiame pradiniam diegimo rinkoje etape vis dar ne iki galo aišku, kokių transporto priemonių rasis rinkoje ir kokios technologijų rūšys bus plačiai naudojamos. Neutralaus poveikio klimatui Europos vandenilio strategijoje nurodyta, kad ankstyvas masinis vandenilinių transporto priemonių naudojimas labiausiai yra tikėtinas sunkiųjų transporto priemonių segmente. Todėl iš pradžių vandenilio pildymo infrastruktūra turėtų būti diegiama tame segmente, kartu užtikrinant, kad pasipildyti degalų viešai prieinamose vandenilio pildymo stotelėse galėtų ir lengvosios transporto priemonės. Siekiant užtikrinti sąveikumą, visose viešai prieinamose vandenilio pildymo stotelėse turėtų būti tiekiamas bent dujinis vandenilis, kurio slėgis 700 barų. Plėtojant infrastruktūrą taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atsirandančias naujas technologijas, pavyzdžiui, skystojo vandenilio technologiją, kurios tinka įvairesnėms sunkiosioms transporto priemonėms ir kurioms, kaip tikėtina, tam tikri transporto priemonių gamintojai teiks pirmenybę;

- (42) kuriant naujas technologijas reikės koordinuoti visų suinteresuotųjų subjektų veiksmus. Pavyzdžiui, Švariojo vandenilio bendroji įmonė, įsteigta Tarybos reglamentu (ES) 2021/2085¹, taip pat turėtų būti naudojama siekiant sudaryti palankesnes sąlygas privačiam finansavimui ir jį pritraukti, kad būtų galima pasiekti atitinkamus šiame reglamente nustatytus tikslus;
- (43) Sąjungoje įrengta nemažai suskystinto metano pildymo punktų, taigi jau padėtas suskystintu metanu varomų sunkiųjų transporto priemonių judėjimo pagrindas. TEN-T pagrindinis tinklas ir toliau turėtų būti suskystinto metano infrastruktūros diegimo pagrindas, nes jam tenka pagrindiniai eismo srautai ir jame vyksta tarpvalstybinis susisiekimas visoje Sąjungoje. Direktyvoje 2014/94/ES buvo rekomenduota tokius degalų pildymo punktus įrengti kas 400 km palei TEN-T pagrindinį tinklą. Tačiau dėl tam tikrų nedidelių spragų palei tinklą tas tikslas nebuvo nepasiektas. Valstybės narės turėtų pasiekti tą tikslą ir panaikinti likusias spragas ne vėliau kaip 2025 m., o vėliau pareiga taikyti tikslą nebeturėtų būti taikoma;
- (44) šiame reglamente terminas „suskystintas metanas“ turėtų būti suprantamas kaip „SkGD, suskystintos biodujos arba sintetinis suskystintas metanas, įskaitant šių degalų mišinius“. Apibrėžto termino „suskystintas metanas“ vartojimas nekeičia atskirų degalų (SkGD, suskystintų biodujų ar sintetinio suskystinto metano) apibrėžties ar sudėties, kaip apibrėžta kituose Sąjungos teisės aktuose;

¹ 2021 m. lapkričio 19 d. Tarybos reglamentas (ES) 2021/2085, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“ steigiamos bendrosios įmonės ir panaikinami reglamentai (EB) Nr. 219/2007, (ES) Nr. 557/2014, (ES) Nr. 558/2014, (ES) Nr. 559/2014, (ES) Nr. 560/2014, (ES) Nr. 561/2014 bei (ES) Nr. 642/2014 (OL L 427, 2021 11 30, p. 17).

- (45) stacionarūs ar mobilūs elektros tiekimo nuo kranto įrenginiai gali būti naudojami jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui aprūpinti švaria energija ir gali padėti mažinti jūrų laivų ir vidaus vandenų laivų poveikį aplinkai, klimatui ir sveikatai, visų pirma, oro kokybės požiūriu uostuose supančiose miesto teritorijose. Pagal Reglamentą (ES) 2023/...⁺ laivo valdytojai, eksploatuojantys jūrų konteinervežius ir jūrų keleivinius laivus, turi sumažinti prie krantinės prišvartuotų jų laivų išmetamą teršalų kiekį. Privalomais diegimo tikslais turėtų būti užtikrinta, kad sektoriuje TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose prie krantinės prišvartuotiems laivams būtų užtikrintas pakankamas elektros tiekimas nuo kranto, atitinkantis tuos reikalavimus. Todėl svarbu nustatyti aiškius nuo kranto tiekiamos elektros infrastruktūros diegimo TEN-T uostuose tikslus. Atsižvelgiant į tai, kad valstybės narės taiko skirtingus uostų valdymo modelius, kad pasiektų tuos tikslus, valstybės narės turėtų turėti galimybę pačios nuspręsti, kaip joms yra geriausia įdiegti infrastruktūrą savo uostuose ir įvairiuose terminaluose, atsižvelgiant į jų poreikius. Svarbu, kad uostuose ir, kai tinkama, tarp terminalų infrastruktūra būtų įdiegta ten, kur yra didžiausia investicijų grąža ir užimtumo lygis duotų didžiausią naudą mažinant aplinkai išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir oro taršą;

⁺ OL: prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)), numerį.

- (46) planuojant, plėtojant ir diegiant elektros tiekimą nuo kranto jūrų laivams reikia taikyti koordinuotą požiūrį, kad būtų galima suderinti pasiūlą ir paklausą. Todėl visi viešieji ir privatieji suinteresuotieji subjektai tiek laive, tiek uoste, taip pat visi kiti susiję rinkos dalyviai turėtų koordinuoti savo veiksmus, kad būtų galima užtikrinti sklandžią kasdienę veiklą;
- (47) svarbu išvengti neišnaudojamo turto ir užtikrinti, kad šiandien daromos viešosios ir privačiosios investicijos būtų atsparios ateičiai ir prisidėtų prie perėjimo prie poveikio klimatui neutralumo, kaip išdėstyta Europos žaliajame kurse. Nuo kranto tiekiamos elektros infrastruktūros diegimas jūrų uostuose turėtų būti taikomas kartu su šiuo metu ir ateityje diegiamomis lygiavertėmis alternatyviomis išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir nulinio teršalų kiekio technologijomis, visų pirma, tokiomis technologijomis, kuriomis būtų mažinami teršalų išmetimas ir tarša tiek prisišvartavus, tiek laivybos metu;
- (48) nuo kranto tiekama elektra pirmumo tvarka turėtų būti tiekama jūrų konteinervežiams ir jūrų keleiviniams laivams, nes šių kategorijų laivai prisišvartavę prie krantinės išmeta daugiausiai teršalų, skaičiuojant vienam laivui tenkantį kiekį. Siekiant atsižvelgti į prie krantinės prisišvartuotų įvairių keleivinių laivų galios poreikio charakteristikas ir į uosto eksploatavimo charakteristikas, *ro-ro* keleiviniams laivams ir greitaeigiams keleiviniams laivams taikomus reikalavimus būtina atskirti nuo reikalavimų, taikomų kitiems keleiviniams laivams;

- (49) nustatant privalomus diegimo tikslus turėtų būti atsižvelgiama į aptarnaujamų laivų tipus ir jūrų uostų eismo apimtį. Siekiant išvengti, kad nebūtų įrengti pajėgumai, kurie vėliau bus nepakankamai naudojami, jūrų uostams, kuriuose, remiantis vidutiniu metiniu įplaukimų į uostus skaičiumi, tam tikrų kategorijų laivų eismo apimtis yra maža, neturėtų būti taikomi privalomi diegimo tikslai, keliami atitinkamoms laivų kategorijoms. Panašiai nereikėtų siekti, kad privalomi tikslai atitiktų didžiausią paklausą, veikiau jie turėtų atitikti pakankamai didelę paklausą, kad būtų išvengta nepakankamo pajėgumų naudojimo ir atsižvelgta į uosto veiklos charakteristikas;
- (50) nustatant įplaukimų į uostą skaičių, neturėtų būti atsižvelgiama į trumpus įplaukimus į uostą, laivų, naudojančių netaršias technologijas, įplaukimus į uostą, nereguliarus įplaukimus į uostą dėl su sauga ar gyvybės gelbėjimu jūroje susijusių priežasčių, įplaukimus į uostą išskirtinėmis aplinkybėmis, dėl kurių reikia naudoti laive gaminamą energiją, įplaukimus į uostą avarinėse situacijose, keliančiose tiesioginį pavojų gyvybei, laivui arba aplinkai, arba įplaukimus į uostą dėl kitų force majeure priežasčių;
- (51) jūrų transportas yra svarbus Sąjungos salų ir atokiausių regionų, taip pat Seutos ir Meliljos, sanglaudos ir ekonominės plėtros veiksnys. Elektros energijos gamybos pajėgumai tose salose, regionuose ir teritorijose ne visada gali būti pakankami, kad būtų galima patenkinti galios poreikį, kurio reikia elektros tiekimui nuo kranto užtikrinti. Tokiais atvejais reikalavimas tiekti elektrą nuo kranto neturėtų būti taikomas toms saloms, regionams bei teritorijoms tol, kol nebus baigta tiesti su žemynine dalimi arba, atitinkamais atvejais, kaimyninėmis valstybėmis jungianti elektros linija arba nebus pakankamai pajėgumų vietoje gaminti elektros energiją iš neišskastinių energijos šaltinių;

- (52) ne vėliau kaip 2025 m. TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose turėtų būti įrengtas tinkamas suskystinto metano pildymo punktų skaičius. Tos infrastruktūros įrengimas turėtų būti grindžiamas rinkos paklausa. Suskystinto metano pildymo punktai apima suskystinto metano terminalus, rezervuarus, priekabas cisternas, automobilines cisternas, mobiliuosius konteinerius, bunkerinius laivus ir baržas;
- (53) įrenginiai, kuriais tiekama elektra nuo kranto, taip pat turėtų būti įrengiami TEN-T tinklo vidaus vandenų uostuose;
- (54) išorinio elektros energijos tiekimo naudojimas turėtų pakeisti variklių naudojimą, kai orlaiviai stovi oro uostuose. Dėl to turėtų sumažėti išmetamų teršalų kiekis ir skleidžiamas triukšmas, pagerėti oro kokybė ir sumažėti orlaivių poveikis klimato kaitai. Todėl vykdant visas komercines transporto operacijas turėtų būti užtikrintas išorinis elektros energijos tiekimas, kai orlaiviai stovi TEN-T tinklo oro uostų kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse arba nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse. Išorinį elektros energijos tiekimą orlaiviui būtų galima užtikrinti stacionariomis arba mobiliosiomis antžeminėmis jėgainėmis tiek kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse, tiek nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse. Nors orlaiviams turėtų būti numatyta galimybė naudotis išoriniu elektros energijos tiekimu visose komercinio oro transporto veikloje naudojamose kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse ir nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse, nėra privaloma kiekvienoje aikštelėje įrengti stacionariąją arba mobiliąją antžeminę jėgainę, nes viena atskira antžeminė jėgainė, nepriklausomai nuo to, ar ji yra stacionari ar mobili, yra pajėgi aptarnauti keletą stovėjimo aikštelių ir patenkinti naudojimo poreikius;

- (55) užtikrindamos, kad oro uostuose stovintiems orlaiviams būtų suteikta galimybė gauti elektros energijos, valstybės narės, kai tinkama, turėtų skatinti oro uostą valdančios įstaigos bendradarbiavimą su antžeminių paslaugų teikėjais ir, kai tinkama, su oro uosto naudotojais, vykdančiais antžeminių paslaugų saviteiką. Visų pirma, valstybės narės tai turėtų daryti per Oro uostų naudotojų komitetą, įsteigtą pagal Tarybos direktyvą 96/67/EB¹;
- (56) valstybės narės turėtų galėti atleisti TEN-T tinklo oro uostus, kurie per pastaruosius trejus metus vidutiniškai įvykdė mažiau kaip 10 000 komercinių skrydžių per metus, nuo pareigos tiekti elektros energiją visose nutolusiose aikštelėse stovintiems orlaiviams. Atsižvelgiant į atitinkamų skrydžių skaičių, investicijų ir techninės priežiūros išlaidos, susijusios su nutolusių orlaivių stovėjimo aikštelių aprūpinimu elektros energija tuose TEN-T tinklo oro uostuose, gali būti neproporcingos naudos aplinkai aspektu, ypač palyginti su veiksmingesnėmis investicijomis į oro uostų išmetamo CO₂ kiekio mažinimą;

¹ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

- (57) pagal Direktyvą 2014/94/ES valstybės narės parengė nacionalines politikos sistemas, kuriose nustatyti jų tikslai ir planai siekiant užtikrinti, kad tie tikslai būtų pasiekti. Tiek nacionalinės politikos sistemų vertinimas, tiek Direktyvos 2014/94/ES vertinimas išryškino, kad valstybėse narėse reikia platesnio užmojo ir geriau koordinuoto požiūrio, atsižvelgiant į tikėtiną greitesnį alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, visų pirma, elektrinių transporto priemonių, naudojimo masto didėjimą. Be to, siekiant įgyvendinti Europos žaliojo kurso užmojus ir Sąjungos klimato tikslus, reikės visų rūšių transporto naudojamo iškastinio kuro alternatyvų. Esamos nacionalinės politikos sistemos turėtų būti peržiūrėtos, kad būtų aiškiai nurodyta, kaip valstybės narės ketina patenkinti daug didesnę viešai prieinamos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros poreikį, išreikštą privalomais tikslais. Peržiūrėtos nacionalinės politikos sistemos taip pat galėtų apimti transporto rūšis, kurioms nenustatyti privalomi diegimo tikslai. Valstybės narės turėtų reguliariai teikti pažangos, padarytos įgyvendinant tas peržiūrėtas nacionalinės politikos sistemas, ataskaitas;

- (58) be to, valstybės narės turėtų reguliariai įvertinti, kaip, įrengus įkrovimo prieigas ir jas eksploatuojant, galėtų didėti elektrinių transporto priemonių indėlis į energetikos sistemos lankstumą ir į tolesnio elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo masto didinimą. Tame vertinime turėtų būti nustatytos tinkamos priemonės, kurios turi būti įgyvendintos siekiant užtikrinti infrastruktūros planavimo ir atitinkamo tinklo planavimo nuoseklumą, kad būtų laikomasi šiame reglamente nustatytų reikalavimų. Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (ES) 2019/943¹ ir Direktyvai (ES) 2019/944, valstybės narės turėtų imtis visų būtinų veiksmų užtikrinti, kad elektros tinklas atitiktų šiame reglamente numatytą įkrovimo infrastruktūros galios poreikį. Tuo tikslu valstybės narės turėtų atnaujinti ir prižiūrėti elektros tinklą, kad juo būtų įmanoma patenkinti esamą ir būsimą elektros energijos paklausą transporto sektoriuje;

¹ 2019 m. birželio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/943 dėl elektros energijos vidaus rinkos (OL L 158, 2019 6 14, p. 54).

- (59) glaudžiai bendradarbiaujant su regioninėmis bei vietos institucijomis ir suinteresuotaisiais pramonės subjektais, taip pat atsižvelgiant į mažųjų ir vidutinių įmonių poreikius, peržiūrėtos nacionalinės politikos sistemos turėtų apimti paramos priemonės alternatyviųjų degalų rinkos plėtrai, įskaitant būtinos alternatyviųjų degalų infrastruktūros įdiegimą. Be to, peržiūrėtose nacionalinės politikos sistemose turėtų būti aprašyta bendra nacionalinė tokios infrastruktūros planavimo, leidimų išdavimo ir viešųjų pirkimų sistema, nustatytos kliūtys ir veiksmai, kurių bus imtasi joms pašalinti, kad laikas tarp infrastruktūros įdiegimo ir naudojimo būtų pagrįstas ir kad infrastruktūrą būtų galima įdiegti greičiau. Peržiūrint nacionalines politikos sistemas svarbu laikytis bendrųjų technologinio neutralumo principų ir principo „svarbiausia – energijos vartojimo efektyvumas“. Valstybės narės turėtų išvardyti visas priimtas arba planuojamas priemones;
- (60) Komisija turėtų sudaryti palankesnes sąlygas valstybėms narėms rengti ir įgyvendinti peržiūrėtas nacionalines politikos sistemas, užtikrindama, kad valstybės narės keistųsi informacija bei geriausios praktikos pavyzdžiais. Kiekviena valstybė narė taip pat turėtų galėti nuspręsti paskirti nacionalinį alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo koordinatorių, kuriam būtų pavesta prižiūrėti nacionalinės politikos sistemos koordinavimą ir įgyvendinimą nacionaliniu lygmeniu;

- (61) siekiant skatinti alternatyviuosius degalus ir plėtoti atitinkamą infrastruktūrą, nacionalinėse politikos sistemose turėtų būti pateikta esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų iniciatyvų dėl alternatyviųjų degalų skatinimo sektoriuose, kuriuose sunku mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, pavyzdžiui, aviacijos, jūrų transporto, vidaus vandenų transporto ir geležinkelių transporto geležinkelių atkarpose, kurios negali būti elektrifikuojamos, apžvalga. Visų pirma, valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su suinteresuotosiomis valstybėmis narėmis, turėtų pateikti esamos padėties, perspektyvų ir planuojamų iniciatyvų dėl vidaus vandenų transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo palei TEN-T tinklą apžvalgą. Taip pat galėtų būti parengtos ilgalaikės TEN-T tinklo uostams ir TEN-T tinklo oro uostams skirtos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo strategijos, visų pirma, daug dėmesio skiriant mažataršių ir netaršių laivų bei orlaivių infrastruktūros diegimui ir geležinkelio linijoms, kurios nebus elektrifikuotos. Remdamasi tomis strategijomis ir atsižvelgdama į nacionalinės rinkos ir eismo dalies duomenis bei rinkos prognozes, Komisija turėtų peržiūrėti šį reglamentą, kad tiems sektoriams būtų nustatyta papildomų privalomų tikslų;
- (62) alternatyviųjų degalų technologijų plėtra taip pat yra svarbi geležinkeliams, kur tiesioginis geležinkelio ruožo elektrifikavimas galėtų būti neįmanomas dėl tokių priežasčių kaip paslaugos ekonominis efektyvumas. Egzistuoja skirtingos technologijos, be kita ko, tiesioginė elektrifikacija, traukiniai su baterijomis ir vandenilio taikomosios technologijos, kuriomis naudojantis geležinkelių sektoriuje galima atsisakyti dyzelinių traukinių. Plėtojant tas technologijas valstybėse narėse turi būti įdiegta tinkama įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra;

- (63) valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su privačiojo sektoriaus subjektais, kurie turėtų atlikti svarbų vaidmenį remiant alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtrą, turėtų imtis įvairių reguliavimo ir nereguliavimo paskatų ir priemonių, kad būtų pasiekti privalomi tikslai ir įgyvendintos jų nacionalinės politikos sistemos;
- (64) pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/33/EB¹ minimalioji nacionalinė viešųjų pirkimų dalis rezervuota žaliesiems autobusams ir netaršioms autobusams, kai žaliajame autobuse naudojami alternatyvieji degalai, kaip apibrėžta šiame reglamente. Kadangi vis daugiau viešojo transporto institucijų ir vežėjų pereina prie žaliųjų autobusų ir netaršių autobusų, kad pasiektų tuos privalomus tikslus, svarbu, kad valstybės narės į savo nacionalines politikos sistemas įtrauktų kryptingą būtinų autobusų įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros propagavimą ir plėtojimą. Taip pat svarbu, kad valstybės narės nustatytų ir paliktų galioti tinkamas priemones, kuriomis būtų skatinamas autobusams, taip pat ir priklausomiems transporto priemonių parkams, visų pirma, žaliesiems autobusams ir netaršioms autobusams vietos lygmeniu, skirtos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimas;

¹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias kelių transporto priemones ir taip remti mažataršį judumą (OL L 120, 2009 5 15, p. 5).

- (65) didėjant motorinių transporto priemonių degalų rūšių įvairovei ir kartu nuolat augant piliečių judumui keliuose visoje Sąjungoje, būtina vartotojams teikti aiškią ir lengvai suprantamą informaciją apie degalus, kurių galima įsipilti degalų pildymo stotelėse, ir apie įvairių Sąjungos rinkoje siūlomų degalų arba įkrovimo priėgų suderinamumą su jų transporto priemonėmis;
- (66) paprasta ir lengvai palyginama informacija apie skirtingų rūšių degalų kainas galėtų būti svarbi vartotojams, kad jie galėtų geriau įvertinti santykinę konkrečių rinkoje esančių degalų kainą. Todėl visose atitinkamose degalų pildymo stotelėse informacijos tikslais turėtų būti rodomas tam tikrų alternatyviųjų degalų ir įprastinių degalų vieneto kainų palyginimas, išreikštas kaip „degalų, reikalingų 100 km nuvažiuoti, kaina“. Vartotojams turėtų būti aišku, kad tokie palyginimai yra susiję su vidutinėmis kuro kainomis valstybėje narėje, kurios gali skirtis nuo faktinių kainų atitinkamoje degalų pildymo stotelėje. Be to, Komisija, jeigu tinkama, turėtų peržiūrėti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/94/EB¹, siekdama užtikrinti, kad parduodant naujus keleivinius automobilius vartotojams teikiamoje informacijoje apie degalų taupymą ir išmetamą CO₂ kiekį, kaip numatyta toje direktyvoje, būtų atsižvelgiama į pokyčius, susijusius su perėjimu prie alternatyviųjų degalų, ir jie būtų atspindimi;

¹ 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO₂ dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius (OL L 12, 2000 1 18, p. 16).

- (67) vartotojams būtina suteikti pakankamai informacijos apie viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų, kuriems taikomas šis reglamentas, geografinę padėtį, charakteristikas ir juose siūlomas paslaugas. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriai arba savininkai teiktų atitinkamus statinius duomenis ir dinامينius duomenis. Turėtų būti nustatyti duomenų tipams taikomi reikalavimai, susiję su atitinkamų įkrovimo ir degalų pildymo duomenų turimumu ir prieinamumu, remiantis 2022 m. užbaigto pagalbinio programos veiksmo, susijusio su duomenų apie įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus rinkimu ir unikaliais e. mobilumo dalyvių identifikavimo kodais (toliau – IDACS), rezultatais;
- (68) šiuo reglamentu reglamentuojami duomenų tipai, kurių reikia konkurencingai ir atvirai rinkai veikti ir kurie yra būtini, kad galutiniai naudotojai galėtų priimti informaciją pagrįstus sprendimus dėl savo įkrovimo ir degalų pildymo seansų, be kita ko, naudodamiesi atitinkamų rinkos dalyvių sukurtomis aukštos kokybės informacinėmis paslaugomis. Šiame reglamente nustatyti duomenų tipų reikalavimai turėtų būti taikomi tik tiems duomenims, kurie yra prieinami kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu;

- (69) duomenims turėtų tekti esminis vaidmuo užtikrinant tinkamą įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros veikimą. Tų duomenų teikimo formatas, dažnumas ir kokybė ir jų turimumas ir prieinamumas lemia bendrą alternatyviųjų degalų infrastruktūros, atitinkančios naudotojų poreikius, kokybę. Be to, tie duomenys turėtų būti nuosekliai prieinami visose valstybėse narėse. Valstybės narės turėtų teikti alternatyviųjų degalų infrastruktūros duomenis kaip atviruosius duomenis per savo nacionalinį prieigos punktą vadovaudamosi Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2022/670¹ ir laikydamosi papildomų specifikacijų, kurios papildo tame deleguotajame reglamente išdėstytas specifikacijas. Taip pat turėtų būti įmanoma tokius duomenis teikti bendram Europos prieigos punktui, kurį turėtų įsteigti Komisija ir kuris turėtų veikti kaip bendrieji Sąjungos duomenų vartai, skirti duomenims, kuriuos operatoriai teikia nacionaliniuose prieigos punktuose. Bendras Europos prieigos punktas, kai įmanoma, turėtų būti grindžiamas esamomis Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centro (EAFO) struktūromis ir funkcijomis kartu su informacine sistema „TENtec“ arba, pavyzdžiui, turėtų būti prieinamas per specialų interneto portalą. Bendras Europos prieigos punktas duomenų naudotojams turėtų suteikti galimybę lengvai prieiti prie duomenų, palyginti informaciją apie kainas ir gauti informaciją apie alternatyviųjų degalų infrastruktūros charakteristikas, pavyzdžiui, prieinamumą, turimumą ar sukauptos energijos kieki;

¹ 2022 m. vasario 2 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/670, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis (OL L 122, 2022 4 25, p. 1).

- (70) labai svarbu, kad visi elektromobilumo sektoriaus dalyviai galėtų lengvai palaikyti ryšį skaitmeninėmis priemonėmis, kad galutiniams naudotojams būtų užtikrinta geriausia paslaugų kokybė. Tokiam ryšio palaikymui reikalingi unikalūs vertės grandinės dalyvių identifikatoriai. Tuo tikslu visos valstybės narės turėtų įsteigti identifikavimo duomenų registravimo organizaciją (toliau – IDRO), kuri išduotų ir administruotų unikalius identifikavimo kodus, pagal kuriuos būtų identifikuojami bent įkrovimo prieigų operatoriai ir judumo paslaugų teikėjai. Kiekviena IDRO turėtų rinkti informaciją apie e. mobilumo identifikavimo kodus, kurie jau naudojami jos valstybėje narėje, prireikus įkrovimo prieigų operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams suteikti naujus e. mobilumo identifikavimo kodus vadovaujantis logika, dėl kurios susitarta visos Sąjungos mastu ir pagal kurią sudaromi e. mobilumo identifikavimo kodai, ir sudaryti sąlygas keistis tais e. mobilumo kodais ir patikrinti jų unikalumą naudojantis galima būsima bendrąja identifikavimo kodų registracijos saugykla. Komisija turėtų paskelbti tokių organizacijų sudarymo technines gaires, remdamasi IDACS rezultatais;

- (71) įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų sąveikumo techninės specifikacijos turėtų būti nustatytos Europos arba tarptautiniais standartais. Europos standartizacijos organizacijos turėtų patvirtinti Europos standartus pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1025/2012¹ 10 straipsnį. Svarbu, kad tie standartai būtų grindžiami dabartiniais tarptautiniais standartais arba, kai taikytina, vykstančiu tarptautinės standartizacijos darbu. Tuo tikslu svarbu, kad Europos standartizavimo procesai dėl įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros būtų vykdomi greitai, padedant griežtai laikytis tvarkaraščio, būtino pagal šį reglamentą reikalaujamai infrastruktūrai planuoti, su ja susijusiems konkursams rengti ir jai statyti. Taip pat svarbu inicijuoti arba paspartinti Sąjungos mastu suderintos stacionariojo ir dinaminio įkrovimo infrastruktūros standartizacijos procesus;
- (72) siekiant, kad alternatyvieji degalai lengviau patektų į rinką ir joje užimtų stipresnes pozicijas, jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui reikia naujų standartų, susijusių su elektros tiekimu ir vandenilio, metanolio bei amoniako bunkeravimu, taip pat reikia standartų, skirtų komunikacijai palaikyti tarp laivų ir infrastruktūros;

¹ 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1025/2012 dėl Europos standartizacijos, kuriuo iš dalies keičiamos Tarybos direktyvos 89/686/EEB ir 93/15/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/9/EB, 94/25/EB, 95/16/EB, 97/23/EB, 98/34/EB, 2004/22/EB, 2007/23/EB, 2009/23/EB ir 2009/105/EB ir panaikinamas Tarybos sprendimas 87/95/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1673/2006/EB (OL L 316, 2012 11 14, p. 12).

- (73) Tarptautinė jūrų organizacija (toliau – IMO) rengia vienodus ir tarptautiniu mastu pripažįstamus saugos bei aplinkosaugos standartus, skirtus jūrų transportui. Atsižvelgiant į jūrų transporto globalumą, turėtų būti vengiama kolizijos su tarptautiniais standartais. Todėl Sąjunga turėtų užtikrinti, kad pagal šį reglamentą priimtose jūrų transporto techninės specifikacijos atitiktų IMO priimtas tarptautines taisykles;
- (74) taikydama šį reglamentą Komisija turėtų konsultuotis su atitinkamomis ekspertų grupėmis, visų pirma, su Darniojo transporto forumu ir Europos tvarios laivybos forumu. Tokios konsultacijos su ekspertais ypač svarbios, kai Komisija ketina priimti deleguotuosius arba įgyvendinimo aktus pagal šį reglamentą;

- (75) alternatyviųjų degalų infrastruktūra yra sparčiai besiplėtojanti sritis. Kurti bendrąją alternatyviųjų degalų infrastruktūros rinką trukdo bendrų techninių specifikacijų stoka. Todėl būtina nustatyti technines specifikacijas tose srityse, kuriose bendrų techninių specifikacijų dar nėra, bet jos yra būtinos. Visų pirma, tos techninės specifikacijos turėtų apimti elektrinės transporto priemonės ir įkrovimo prieigos komunikaciją, įkrovimo prieigos ir įkrovimo programinės įrangos valdymo sistemos (galinės sistemos) komunikaciją, komunikaciją, susijusią su elektrinių transporto priemonių tarptinklinio ryšio paslauga, ir komunikaciją su elektros tinklu, kartu užtikrinant aukščiausio lygio kibernetinio saugumo ir galutinių naudotojų asmens duomenų apsaugą. Taip pat būtina nustatyti tinkamą valdymo sistemą ir įvairių subjektų, dalyvaujančių komunikacijos tarp transporto priemonės ir elektros tinklo sektoriuje, vaidmenis. Be to, reikia atsižvelgti į besiformuojančias technologines naujoves, pavyzdžiui, elektrifikuotojo kelio sistemas, visų pirma, dinaminį antžeminį elektros tiekimą naudojant pantografą, dinaminį antžeminį elektros energijos tiekimą laidžiaisiais bėgiais ir indukcinį elektros energijos tiekimą kelyje įrengtomis ritėmis. Kalbant apie duomenų teikimą, prie viešai prieinamo įkrovimo duomenų būtina pridėti papildomų rūšių duomenų, pavyzdžiui, duomenis, susijusius su įrenginių, kuriais galutiniams naudotojams siūlomos susijusios paslaugos, buvimu; duomenis, susijusius su priimamais mokėjimo metodais; duomenis, susijusius su kalbomis, kuriomis galima naudoti infrastruktūrą, ir duomenis, susijusius su išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo paslaugų teikimu;

- (76) siekiant šį reglamentą papildyti nustatant papildomas technines specifikacijas ir iš dalies pakeisti šį reglamentą įtraukiant papildomas duomenų rūšis, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl bendrų techninių reikalavimų, taikomų bendros taikomosios programos sąsajai, kad viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriai ir duomenų naudotojai galėtų automatiškai ir vienodai keisti duomenimis. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

¹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

- (77) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su ženklavimo nuostatų rengimu, duomenų apie viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir degalų pildymo punktus, kurie turi būti turimi ir prieinami pagal šį reglamentą, formatu, dažnumu ir kokybe, taip pat su procedūra, kuria sudaromos sąlygos tokiam duomenų turimumui ir prieinamumui. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹;
- (78) alternatyviųjų degalų, visų pirma, netaršių degalų, rinka vis dar yra ankstyvame plėtros etape, o technologijos sparčiai vystosi. Tikėtina, kad ši plėtra turės įtakos alternatyviųjų degalų paklausai, taigi ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros, reikalingos visų rūšių transportui, paklausai. Todėl Komisija ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. turėtų pateikti sunkiosioms transporto priemonėms skirtą technologinės parengties ir parengimo rinkai ataskaitą. Toje ataskaitoje turėtų būti atsižvelgiama į pirmuosius rinkos preferencijų požymius ir į technologinę plėtrą bei techninių specifikacijų plėtojimą. Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas penkerius metus, Komisija turėtų atlikti šio reglamento peržiūrą;

¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (79) atsižvelgiant į tai, kad dėl šio reglamento atsiras papildomų koregavimo ir administracinių išlaidų, bendra reguliavimo našta sektoriams, kuriems taikomas šis reglamentas, turėtų būti nuolat peržiūrima. Todėl savo ataskaitoje, kurioje vertinamas šio reglamento veikimas, Komisija turėtų įvertinti, koku mastu buvo pasiekti šio reglamento tikslai ir koku mastu jis padarė poveikį atitinkamų sektorių konkurencingumui. Ta peržiūra taip pat turėtų apimti šio reglamento sąveiką su kitais atitinkamais Sąjungos teisės aktais, įskaitant galimus veiksmus ir priemones, kurių buvo arba galėtų būti imtasi siekiant sumažinti bendrą su sąnaudomis susijusį spaudimą atitinkamiems sektoriams;
- (80) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti, kad Sąjungoje būtų įdiegta pakankama alternatyviųjų degalų infrastruktūra, visų pirma, skirta kelių transporto priemonėms, traukiniams, laivams ir oro uoste stovintiems orlaiviams, valstybės narės atskirai negali deramai pasiekti, bet dėl poreikio sudaryti sąlygas alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis judėti visoje Sąjungoje, to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

- (81) todėl Direktyva 2014/94/ES turėtų būti panaikinta. Komisijos deleguotaisiais reglamentais (ES) 2019/1745¹ ir (ES) 2021/1444² buvo nustatytos tam tikrų tipų alternatyviųjų degalų infrastruktūros techninės specifikacijos be datų; tos specifikacijos dabar yra su datomis ir yra išvardytos šio reglamento II priede. Todėl tie deleguotieji reglamentai taip pat turėtų būti panaikinti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

-
- ¹ 2019 m. rugpjūčio 13 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/1745, kuriuo papildomos ir iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES nuostatos dėl L kategorijos motorinių transporto priemonių įkrovimo prieigų, elektros tiekimo nuo kranto vidaus vandenų laivams, vandenilio tiekimo kelių transportui ir gamtinių dujų tiekimo kelių ir vandens transportui ir panaikinamas Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2018/674 (OL L 268, 2019 10 22, p. 1).
- ² 2021 m. birželio 17 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1444, kuriuo dėl elektra varomų autobusų įkrovimo prieigų standartų papildoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES (OL L 313, 2021 9 6, p. 1).

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomi privalomi nacionaliniai tikslai, pagal kuriuos Sąjungoje įdiegiama pakankama alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta kelių transporto priemonėms, traukiniams, laivams ir oro uoste stovintiems orlaiviams. Juo nustatomos alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudotojų informavimo, duomenų teikimo ir mokėjimo reikalavimų bendros techninės specifikacijos ir reikalavimai.
2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos taisyklės dėl 14 straipsnyje nurodytų nacionalinių politikos sistemų, kurias turi patvirtinti valstybės narės, įskaitant taisykles, dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo srityse, kuriose nėra nustatyti privalomi Sąjungos masto tikslai, ir dėl ataskaitų apie alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą teikimo.
3. Šiuo reglamentu nustatomas ataskaitų teikimo mechanizmas bendradarbiavimui skatinti ir užtikrinamas patikimas pažangos stebėjimas. Ataskaitų teikimo mechanizmas turi būti struktūrizuotas, skaidrus ir kartotinis Komisijos ir valstybių narių tarpusavio vykdomas procesas, kad, atsižvelgiant į esamas vietas ir regionines alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo strategijas, būtų užbaigtos rengti ir vėliau įgyvendintos nacionalinės politikos sistemos ir kad Komisija imtųsi atitinkamų veiksmų nuosekliai ir greitesniam alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimui valstybėse narėse remti.

2 straipsnis
Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) duomenų prieinamumas – galimybė bet kuriuo metu prašyti duomenų ir juos gauti kompiuterio skaitomu formatu;
- 2) *ad hoc* kaina – įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto operatoriaus nustatyta kaina, kurią galutinis naudotojas moka už *ad hoc* įkrovimą ar degalų pildymą;
- 3) palei TEN-T kelių tinklą:
 - a) elektros įkrovimo stotelių atveju reiškia, kad jos yra TEN-T kelių tinkle arba ne toliau kaip 3 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio, o
 - b) vandenilio pildymo stotelių atveju reiškia, kad jos yra TEN-T kelių tinkle arba ne toliau kaip 10 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio;

- 4) alternatyvieji degalai – degalai arba energijos šaltiniai, kurie, naudojant energiją transportui, bent iš dalies pakeičia degalus, gaunamus iš iškastinės naftos šaltinių, ir kurie gali padėti mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir didinti transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą, įskaitant:
- a) netaršioms transporto priemonėms, traukiniams, laivams ar orlaiviams skirtus alternatyviuosius degalus:
 - elektrą;
 - vandenilį;
 - amoniaką;
 - b) degalus iš atsinaujinančiųjų išteklių:
 - biomasės kurą, įskaitant biodujas, ir biodegalus, kaip apibrėžta atitinkamai Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 27, 28 ir 33 punktuose;
 - sintetinius ir parafininius degalus, įskaitant amoniaką, gaminamus iš atsinaujinančiosios energijos;

- c) alternatyviuosius degalus iš neatsinaujinančiųjų išteklių ir pereinamojo laikotarpio išskatinį kurą:
- dujinės būsenos gamtines dujas (suslėgtąsias gamtines dujas (SGD)) ir skystosios būsenos gamtines dujas (suskystintąsias gamtines dujas (SkGD));
 - suskystintąsias naftos dujas (SND);
 - sintetinius ir parafininius degalus, gaminamus iš neatsinaujinančiosios energijos;
- 5) kontaktinė orlaivių stovėjimo aikštelė – aikštelė nustatytoje oro uosto perono vietoje su įrengta keleivių įlaipinimo galerija;
- 6) nutolusi orlaivių stovėjimo aikštelė – aikštelė nustatytoje oro uosto perono vietoje be įrengtos keleivių įlaipinimo galerijos;
- 7) TEN-T pagrindinio tinklo oro uostas arba TEN-T visuotinio tinklo oro uostas – oro uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir jame klasifikuojamas;
- 8) automatinis tapatumo nustatymas – transporto priemonės tapatumo nustatymas įkrovimo prieigos vietoje per įkrovimo jungtį arba telematikos priemonėmis;
- 9) duomenų turimumas – duomenų buvimas kompiuterio skaitomu skaitmeniniu formatu;
- 10) elektrinė transporto priemonė su baterijomis – elektrinė transporto priemonė, varoma tik elektros varikliu be antrinio varomojo šaltinio;

- 11) abikryptis įkrovimas – išmaniojo įkrovimo operacija, kai elektros energijos srautas gali būti apgręžtas ir elektra iš baterijos gali tekėti į įkrovimo prieigą, prie kurios ji prijungta;
- 12) jungtis – fizinė įkrovimo prieigos ar degalų pildymo punkto ir transporto priemonės sąsaja, per kurią keičiamasi degalais ar elektros energija;
- 13) komercinis oro transportas – komercinis oro transportas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139¹ 3 straipsnio 24 punkte;
- 14) konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams triumuose ir denyje vežti;
- 15) mokėjimas pagal sutartį – galutinio naudotojo mokėjimas judumo paslaugų teikėjui už įkrovimo ar degalų pildymo paslaugą pagal to galutinio naudotojo ir to judumo paslaugų teikėjo sudarytą sutartį;

¹ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

- 16) duomenų naudotojas – valdžios institucija, kelių direkcija, kelio valdytojas, įkrovimo prieigos ir degalų pildymo punkto operatorius, mokslinių tyrimų ar nevyriausybinių organizacija, judumo paslaugų teikėjas, e. tarptinklinio ryšio platforma, skaitmeninių žemėlapių teikėjas arba bet kuris kitas subjektas, norintis naudoti duomenis informacijai teikti, paslaugoms kurti arba alternatyviųjų degalų infrastruktūros moksliniams tyrimams ar analizei atlikti;
- 17) skaitmeniniais ryšiais susieta įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kuri gali siųsti ir gauti informaciją tikroju laiku, palaikyti abikryptį ryšį su elektros tinklu ir elektrine transporto priemone ir kurią galima stebėti bei kontroliuoti nuotoliniu būdu, be kita ko, siekiant pradėti ir sustabdyti įkrovimo seansą bei matuoti elektros energijos srautus;
- 18) skirstymo sistemos operatorius – skirstymo sistemos operatorius, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2019/944 2 straipsnio 29 punkte;
- 19) platintojas – platintojas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858¹ 3 straipsnio 43 punkte;
- 20) dinaminiai duomenys – dažnai arba reguliariai kintantys duomenys;
- 21) elektrifikuotojo kelio sistema – palei kelią įrengti fiziniai įrenginiai, skirti perduoti elektrą judančiai elektrinei transporto priemonei;

¹ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

- 22) elektrinė transporto priemonė – motorinė transporto priemonė, kurioje sumontuota jėgos pavara, turinti bent vieną ne išorinę elektros mašiną, veikiančią kaip energijos keitiklis su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės;
- 23) elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams – elektros tiekimas per standartizuotą stacionariąją ar mobiliąją sąsają orlaiviams, stovintiems kontaktinėje orlaivių stovėjimo aikštelėje arba nutolusioje orlaivių stovėjimo aikštelėje;
- 24) galutinis naudotojas – fizinis arba juridinis asmuo, įsigyjantis alternatyviuosius degalus tiesiogiai naudoti transporto priemonėje;
- 25) e. tarptinklinis ryšys – įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto operatoriaus ir judumo paslaugų teikėjo, iš kurio galutinis naudotojas perka įkrovimo ar degalų pildymo paslaugą, keitimasis duomenimis ir mokėjimais;
- 26) e. tarptinklinio ryšio platforma – platforma, jungianti rinkos dalyvius, visų pirma, judumo paslaugų teikėjus ir įkrovimo prieigų arba degalų pildymo punktų operatorius, kad jie galėtų teikti paslaugas tarpusavyje, įskaitant e. tarptinklinio ryšio paslaugas;
- 27) Europos standartas – Europos standartas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1025/2012 2 straipsnio 1 punkto b papunktyje;
- 28) bendroji aviacija – visa civilinės aviacijos veikla, išskyrus reguliariojo oro susisiekimo paslaugas ir nereguliuosius skrydžius už atlygį arba samdos pagrindais;

- 29) bendroji talpa (BT) – bendroji talpa, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757¹ 3 straipsnio e punkte;
- 30) sunkioji transporto priemonė – M₂ kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktyje, M₃ kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktyje, N₂ kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkto ii papunktyje, arba N₃ kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkto iii papunktyje;
- 31) didelės galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios atiduodamoji galia perduodant elektrą elektrinei transporto priemonei yra didesnė kaip 22 kW;
- 32) greitaeigis keleivinis laivas – greitaeigis laivas, kaip apibrėžta 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74) X skyriaus 1 taisyklėje, kuris plukdo daugiau kaip 12 keleivių;
- 33) lengvoji transporto priemonė – M₁ kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje, arba N₁ kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje;
- 34) suskystintas metanas – SkGD, suskystintos biodujos arba sintetinis suskystintas metanas, įskaitant tų degalų mišinius;

¹ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

- 35) gamintojas – gamintojas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 40 punkte;
- 36) judumo paslaugų teikėjas – juridinis asmuo, kuris galutiniam naudotojui teikia paslaugas už atlygį, įskaitant įkrovimo ar degalų pildymo paslaugų pardavimą;
- 37) įprastos galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios atiduodamoji galia perduodant elektrą elektrinei transporto priemonei yra ne mažesnė arba lygi 22 kW;
- 38) nacionalinis prieigos punktas – valstybės narės sukurta skaitmeninė sąsaja, kuri yra bendras prieigos prie duomenų punktas;
- 39) įkrovimo prieigos operatorius – subjektas, kuris yra atsakingas už įkrovimo prieigos valdymą ir eksploatavimą, ir kuris galutiniams naudotojams teikia įkrovimo paslaugą, be kita ko judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu;
- 40) degalų pildymo punkto operatorius – subjektas, kuris yra atsakingas už degalų pildymo punkto valdymą ir eksploatavimą ir kuris galutiniams naudotojams teikia degalų pildymo paslaugą, be kita ko judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu;
- 41) keleivinis laivas – laivas, kuris plukdo daugiau kaip 12 keleivių, įskaitant kruizinius laivus, greitaeigius keleivinius laivus ir *ro-ro* keleivinius laivus;

- 42) mokėjimo paslauga – mokėjimo paslauga, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2366¹ 4 straipsnio 3 punkte;
- 43) laidu įkraunama hibridinė transporto priemonė – elektrinė transporto priemonė, turinti įprastą vidaus degimo variklį ir elektrinę varymo sistemą, kurią galima įkrauti iš išorinio elektros energijos šaltinio;
- 44) atiduodamoji galia – didžiausia teorinė galia, išreikšta kW, kurią įkrovimo prieiga, stotelė ar įkrovimo parkas arba elektros tiekimo nuo kranto įranga gali perduoti prie jos (jo) prijungtomis transporto priemonėms ar laivams;
- 45) viešai prieinama alternatyviųjų degalų infrastruktūra – alternatyviųjų degalų infrastruktūra plačiajai visuomenei prieinamoje vietoje arba patalpose, neatsižvelgiant į tai, ar alternatyviųjų degalų infrastruktūra yra viešojoje ar privačiojoje teritorijoje, ar taikomi prieigos prie vietos arba patalpų apribojimai arba sąlygos, ir neatsižvelgiant į taikomas alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudojimo sąlygas;
- 46) greitojo atsako kodas (QR kodas) – ISO/IEC 18004:2015 atitinkantis duomenų kodavimo ir vizualizavimo kodas;

¹ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2366 dėl mokėjimo paslaugų vidaus rinkoje, kuria iš dalies keičiamos direktyvos 2002/65/EB, 2009/110/EB ir 2013/36/ES bei Reglamentas (ES) Nr. 1093/2010 ir panaikinama Direktyva 2007/64/EB (OL L 337, 2015 12 23, p. 35).

- 47) *ad hoc* įkrovimas – įkrovimo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti komercinių santykių su tos įkrovimo prieigos operatoriumi, neapsiribojančių vien įkrovimo paslaugos pirkimu;
- 48) įkrovimo prieiga – prie elektros tinklo prijungta arba neprijungta stacionarioji arba mobilioji sąsaja, per kurią gali būti perduodama elektra elektrinei transporto priemonei ir, nors ji gali turėti vieną ar daugiau skirtingų tipų jungčių, vienu metu galima įkrauti tik vieną elektrinę transporto priemonę ir kuri neapima įtaisų, kurių atiduodamoji galia yra mažesnė arba lygi 3,7 kW ir kurių pagrindinė paskirtis nėra elektrinių transporto priemonių įkrovimas;
- 49) lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas – įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas, skirti lengvosioms transporto priemonėms įkrauti dėl specialios jungčių ir (arba) kištukų konstrukcijos arba dėl šalia įkrovimo prieigos, stotelės ar parko suplanuotos stovėjimo vietos, arba dėl abiejų šių elementų;
- 50) sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas – įkrovimo prieiga, stotelė arba parkas, skirti sunkiosioms transporto priemonėms įkrauti dėl specialios jungčių ir (arba) kištukų konstrukcijos arba dėl šalia įkrovimo prieigos, stotelės arba parko suplanuotos stovėjimo vietos, arba dėl abiejų šių elementų;
- 51) įkrovimo parkas – viena arba daugiau įkrovimo stotelių konkrečioje vietoje;

- 52) įkrovimo stotelė – fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro viena ar daugiau įkrovimo prieigų;
- 53) įkrovimo paslauga – naudojantis viešai prieinama įkrovimo prieiga vykdomas elektros energijos pardavimas arba tiekimas, įskaitant susijusias paslaugas;
- 54) įkrovimo seansas – visas transporto priemonės įkrovimo naudojantis viešai prieinama įkrovimo prieiga procesas nuo transporto priemonės prijungimo momento iki jos atjungimo momento;
- 55) *ad hoc* degalų pildymas – degalų pildymo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti komercinių santykių su to degalų pildymo punkto operatoriumi, neapsiribojančių vien degalų pildymo paslaugos pirkimu;
- 56) degalų pildymo punktas – skystiesiems arba dujiniams degalams tiekti skirta degalų pildymo infrastruktūra, kurią sudaro stacionarusis arba mobilusis įrenginys, kuriuo vienu metu galima papildyti tik vieną transporto priemonę, vieną traukinį, vieną laivą arba vieną orlaivį;
- 57) degalų pildymo paslauga – bet kokių skystųjų arba dujinių degalų pardavimas ar tiekimas per viešai prieinamą degalų pildymo punktą;
- 58) degalų pildymo seansas – visas transporto priemonės degalų pildymo procesas viešai prieinamame degalų pildymo punkte nuo transporto priemonės prijungimo momento iki transporto priemonės atjungimo momento;

- 59) degalų pildymo stotelė – vienas fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro vienas arba daugiau degalų pildymo punktų;
- 60) reguliavimo institucija – reguliavimo institucija, kurią kiekviena valstybė narė paskiria pagal Direktyvos (ES) 2019/944 57 straipsnio 1 dalį;
- 61) atsinaujinančioji energija – atsinaujinančiųjų išteklių energija, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 1 punkte;
- 62) *ro-ro* keleivinis laivas – laivas su įrenginiais, skirtais kelių transporto priemonėms ar geležinkelio transporto priemonėms įvažiuoti į laivą ir išvažiuoti iš jo, kuris plukdo daugiau kaip 12 keleivių;
- 63) saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė – stovėjimo aikštelė, kuria gali naudotis vairuotojai, vežantys prekes ar keleivius, ir kuri yra sertifikuota pagal Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/1012¹;
- 64) elektros tiekimas nuo kranto – prie krantinės prisišvartavusių jūrų laivų arba vidaus vandenų laivų aprūpinimas elektros energija nuo kranto, naudojant stacionariąją arba mobiliąją standartizuotą sąsają;
- 65) išmanusis įkrovimas – įkrovimo operacija, kai elektros energijos tiekimo baterijai intensyvumas koreguojamas realiuoju laiku pagal elektroniniu ryšiu gaunamą informaciją;

¹ 2022 m. balandžio 7 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/1012, kuriuo dėl standartų, kuriuose išsamiai aprašoma saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse teikiamų paslaugų kokybė ir tų aikštelių saugumo lygis, nustatymo ir tų aikštelių sertifikavimo procedūrų papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 (OL L 170, 2022 6 28, p. 27).

- 66) statiniai duomenys – duomenys, kurie nesikeičia dažnai ar reguliariai;
- 67) TEN-T visuotinis tinklas – visuotinis tinklas, kaip tai suprantama Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 9 straipsnyje;
- 68) TEN-T pagrindinis tinklas – pagrindinis tinklas, kaip tai suprantama Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 38 straipsnyje;
- 69) TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostas arba TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandens kelių uostas – TEN-T pagrindinio tinklo ar TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir jame klasifikuojamas;
- 70) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostas arba TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas – TEN-T pagrindinio tinklo ar TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas, įtrauktas į Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priedą ir jame klasifikuojamas;
- 71) perdavimo sistemos operatorius – perdavimo sistemos operatorius, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2019/944 2 straipsnio 35 punkte;
- 72) miestų transporto mazgas – miestų transporto mazgas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte.

3 straipsnis

Su lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje viešai prieinamos lengvosios elektrinės transporto priemonėms skirtos įkrovimo stotelės būtų įrengtos taip, kad atitiktų lengvųjų elektrinių transporto priemonių naudojimo mastą ir kad jos toms transporto priemonėms teiktų pakankamą atiduodamąją galią.

Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad kiekvienų metų pabaigoje, pradedant nuo ... [26 straipsnyje nurodyti taikymo pradžios metai], susumavus būtų pasiekti šie su atiduodamąja galia susiję tikslai:

- a) kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1,3 kW ir
- b) kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai laidu įkraunamai hibridinei transporto priemonei tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,80 kW.

2. Kai lengvųjų elektrinių transporto priemonių su baterijomis dalis, palyginti su visu valstybės narės teritorijoje užregistruotų lengvųjų transporto priemonių parku, pasiekia bent 15 % ir valstybė narė įrodo, kad 1 dalies antroje pastraipoje išdėstytų reikalavimų įgyvendinimas sukelia neigiamų padarinių toje valstybėje narėje, nes atgraso nuo privačiųjų investicijų ir nebėra pagrįstas, ta valstybė narė gali pateikti Komisijai motyvuotą prašymą leisti taikyti mažesnius reikalavimus dėl bendros atiduodamosios galios arba leisti nustoti taikyti tokius reikalavimus.
3. Komisija, remdamasi kiekvieno atvejo atžvilgiu pateisinamomis priežastimis, priima sprendimą per šešis mėnesius nuo pagal 2 dalį pateikto motyvuoto prašymo gavimo datos.
4. Valstybės narės savo teritorijos kelių tinkle užtikrina minimalų lengvųjų elektrinių transporto priemonių viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičių.

Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:

- a) TEN-T pagrindiniame kelių tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengti viešai prieinami lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkai, atitinkantys šiuos reikalavimus:
 - i) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;

- ii) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;
- b) TEN-T visuotiniame kelių tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengti viešai prieinami lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkai, atitinkantys šiuos reikalavimus:
 - i) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad palei bent 50 % TEN-T visuotinio kelių tinklo kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 300 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;
 - ii) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 300 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;
 - iii) ne vėliau kaip 2035 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia yra bent 150 kW.

5. 4 dalies b punkto i papunktyje nurodyta TEN-T visuotinio kelių tinklo ilgio procentinė dalis apskaičiuojama remiantis šiais elementais:
- a) vardikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T visuotinio kelių tinklo ilgis valstybės narės teritorijoje;
 - b) skaitikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T visuotinio kelių tinklo atkarpų tarp dviejų lengvosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų įkrovimo parkų, atitinkančių 4 dalies b punkto i papunktyje išdėstytus reikalavimus, ilgis, išskyrus TEN-T visuotinio kelių tinklo atkarpas tarp tų dviejų įkrovimo parkų, tarp kurių atstumas yra didesnis kaip 60 km.
6. Bendras viešai prieinamas lengvosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas gali būti įrengtas palei TEN-T kelių tinklą abiem važiavimo kryptimis, jei:
- a) tas įkrovimo parkas yra lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis;
 - b) yra įrengtas tinkamas to įkrovimo parko ženklavimas ir
 - c) abiem važiavimo kryptimis įvykdyti 4 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendra įkrovimo parko atiduodamąja galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia, taikoma vienai kelio kryptiai.

7. Nukrypstant nuo šio straipsnio 4 dalies, palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 8 500 lengvųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali nustatyti, kad viešai prieinamas lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkas būtų naudojamas abiem važiavimo kryptimis, jei įvykdyti šio straipsnio 4 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendrą įkrovimo parko atiduodamąją galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąją galia, taikoma vienai kelio kryptčiai ir jei įkrovimo parkas yra lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis ir yra įrengtas tinkamas to įkrovimo parko ženklavimas. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

8. Nukrypstant nuo šio straipsnio 4 dalies, palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 8 500 lengvųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti pagal šio straipsnio 4 dalį reikalaujamą viešai prieinamo lengvųjų transporto priemonių įkrovimo parko bendrą atiduodamąją galią, jei tas įkrovimo parkas aptarnauja tik vieną eismo kryptį ir jei įvykdomi šio straipsnio 4 dalyje išdėstyti kiti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąją galia. Valstybės narės Komisijai praneša apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.
9. Nukrypstant nuo šio straipsnio 4 dalies a ir b punktuose išdėstyto reikalavimo, susijusio su didžiausiu 60 km atstumu tarp viešai prieinamų lengvosios transporto priemonės skirtų įkrovimo parkų, valstybės narės gali leisti didesnę, iki 100 km, atstumą tarp tokių įkrovimo parkų palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendras metinis vidutinis dienos eismas yra mažesnis nei 3 000 lengvųjų transporto priemonių, jei tarp įkrovimo parkų įrengiamas tinkamas ženklinimas dėl atstumo. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

10. Kai valstybė narė praneša Komisijai apie atvejį, kai ji pasinaudojo 7 dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata, laikoma, kad 4 dalies a ir b punktuose išdėstyti reikalavimai dėl didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų yra įvykdyti.
11. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio kelių tinklo ir TEN-T visuotinio kelių tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami 4 dalies a ir b punktuose nurodyti didžiausi atstumai.

4 straipsnis

Su sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina savo teritorijoje minimalųjį sunkiųjų elektrinių transporto priemonių viešųjų įkrovimo prieigų skaičių.

Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:

- a) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. palei bent 15 % TEN-T kelių tinklo ilgio kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai ir kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 1 400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;

- b) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. palei bent 50 % TEN-T kelių tinklo ilgio kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai ir kad kiekviename įkrovimo parke:
 - i) palei TEN-T pagrindinį kelių tinklą būtų teikiama bent 2 800 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;
 - ii) palei TEN-T visuotinį kelių tinklą būtų teikiama bent 1 400 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;
- c) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. palei TEN-T pagrindinį kelių tinklą kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai, tarp kurių didžiausias atstumas būtų 60 km, ir kad kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 3 600 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;
- d) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. palei TEN-T visuotinį kelių tinklą kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai, tarp kurių didžiausias atstumas būtų 100 km, ir kad kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 1 500 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;

- e) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. kiekvienoje saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje būtų įrengtos bent dvi viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo stotelės, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 100 kW;
- f) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekvienoje saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje būtų įrengtos bent keturios viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo stotelės, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 100 kW;
- g) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengtos viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia būtų bent 900 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW;
- h) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengtos viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia būtų bent 1 800 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW.

2. 1 dalies a ir b punktuose nurodyta TEN-T kelių tinklo ilgio procentinė dalis apskaičiuojama remiantis šiais elementais:

- a) vardikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T kelių tinklo ilgis valstybės narės teritorijoje;

- b) skaitikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T kelių tinklo atkarpų tarp dviejų viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų, atitinkančių atitinkamai 1 dalies a ir b punktuose išdėstytus reikalavimus, ilgis, išskyrus TEN-T kelių tinklo atkarpas tarp dviejų iš tų įkrovimo parkų, tarp kurių atstumas yra didesnis kaip 120 km.

3. Bendras viešai prieinamas sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas gali būti įrengtas palei TEN-T kelių tinklą abiem važiavimo kryptimis, jei:

- a) tas įkrovimo parkas yra lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis;
- b) yra įrengtas tinkamas to įkrovimo parko ženklavimas ir
- c) abiem važiavimo kryptimis įvykdyti 1 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendra įkrovimo parko atiduodamąja galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia, taikoma vienai kelio kryptčiai.

4. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 2 000 sunkiųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali nustatyti, kad viešai prieinamas sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkas būtų naudojamas abiem važiavimo kryptimis, jei įvykdomi šio straipsnio 1 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendra įkrovimo parko atiduodamąja galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia, taikoma vienai kelio kryptčiai, ir jei tas įkrovimo parkas lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis ir yra įrengtas tinkamas jo ženklavimas. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

5. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, palei TEN-T pagrindinio tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 2 000 sunkiųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti pagal šio straipsnio 1 dalį reikalaujamą viešai prieinamo sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirto įkrovimo parko bendrą atiduodamąją galią, jei tas įkrovimo parkas aptarnauja tik vieną eismo kryptį ir jei yra laikomasi šio straipsnio 1 dalyje išdėstytų reikalavimų didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų, įkrovimo prieigų skaičiaus ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamosios galios požiūriu. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.
6. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies c punkte nustatyto reikalavimo, susijusio su didžiausiu 60 km atstumu tarp viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų, valstybės narės gali leisti didesnę, iki 100 km, atstumą tarp tokių įkrovimo parkų palei TEN-T pagrindinio tinklo kelius, kurių bendras metinis vidutinis dienos eismas yra mažesnis nei 800 sunkiųjų transporto priemonių, jei tarp įkrovimo parkų įrengiamas tinkamas ženklavimas dėl atstumo. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodytomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

7. Kai valstybė narė Komisijai praneša apie atvejį, kai ji pasinaudojo 6 dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata, laikoma, kad 1 dalies c punkte išdėstytas reikalavimas dėl didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų yra įvykdytas.
8. Nukrypstant nuo 1 dalies a, b, c ir d punktuose išdėstytų reikalavimų, susijusių su viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų bendra atiduodamąja galia, ir nuo 1 dalies c punkte išdėstyto reikalavimo susijusio su didžiausiu atstumu tarp tų įkrovimo parkų, Kipras Komisijai gali pateikti pagrįstą prašymą leisti taikyti mažesnius reikalavimus, susijusius su viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų bendros atiduodamosios galios dydžiu arba leisti taikyti ilgesnį, tačiau neviršijantį 100 km, didžiausią atstumą tarp tų įkrovimo parkų arba abi šias nukrypti leidžiančias nuostatas, su sąlyga, kad toks prašymas, jeigu jis būtų patenkintas, netrukdytų sunkiųjų elektrinių transporto priemonių judėjimui toje valstybėje narėje.

Komisija, remdamasi kiekvieno atvejo atžvilgiu pateisinamomis priežastimis, priima sprendimą per šešis mėnesius nuo pagal 2 dalį pateikto prašymo gavimo datos. Pagal tokį sprendimą Kiprui suteiktas leidimas galioja ne ilgiau kaip ketverius metus. Jei Kipras siekia pratęsti leidimo galiojimą, jis gali Komisijai pateikti papildomą pagrįstą prašymą iki leidimo galiojimo pabaigos.

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

5 straipsnis

Įkrovimo infrastruktūra

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

Viešai prieinamose įkrovimo prieigose, įrengtose po ... [26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data], *ad hoc* įkrovimas turi būti įmanomas naudojant Sąjungoje plačiai naudojamą mokėjimo priemonę. Tuo tikslu įkrovimo prieigų operatoriai tose prieigose priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

- a) mokėjimo kortelių skaitytuvus;

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

Nuo 2027 m. sausio 1 d. įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visos jų eksploatuojamos palei TEN-T kelių tinklą įrengtos arba saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse įrengtos viešai prieinamos įkrovimo prieigos, kurių atiduodamoji galia yra lygi arba didesnė nei 50 kW, įskaitant įkrovimo prieigas, įrengtas anksčiau nei ... [26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data], atitiktų a arba b punkte išdėstytus reikalavimus.

Vienas antroje pastraipoje nurodytas mokėjimo terminalas ar prietaisas gali aptarnauti kelias viešai prieinamas įkrovimo prieigas įkrovimo parke.

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

2. Įkrovimo prieigų operatoriai, savo eksploatuojamoje viešai prieinamoje įkrovimo prieigoje siūlantys automatinį tapatumo nustatymą, užtikrina, kad galutiniai naudotojai visada turėtų teisę nesinaudoti automatinio tapatumo nustatymu ir vietoje to galėtų arba *ad hoc* įkrauti savo transporto priemonę, kaip numatyta 1 dalyje, arba rinktis kitą sutartimi grindžiamą įkrovimo sprendimą, siūlomą toje įkrovimo prieigoje. Įkrovimo prieigų operatoriai aiškiai rodo tą galimybę galutiniams naudotojams ir jiems patogiu būdu siūlo ją kiekvienoje savo eksploatuojamoje viešai prieinamoje įkrovimo prieigoje, kurioje naudojamas automatinis tapatumo nustatymas.
3. Viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Tačiau kainų lygis gali būti diferencijuojamas, tačiau tik tuo atveju, jeigu diferencijavimas yra proporcingas ir jis gali būti pateisinamas dėl objektyvių priežasčių.
4. Viešai prieinamose įkrovimo prieigose, kurių atiduodamoji galia lygi arba yra didesnė nei 50 kW, operatoriaus taikoma *ad hoc* kaina grindžiama pristatytos elektros energijos kaina už kWh. Be to, tų įkrovimo prieigų operatoriai, siekdami atgrasyti nuo ilgo įkrovimo prieigos užimtumo, gali imti užimtumo mokestį kaip kainą už minutę.

Viešai prieinamų įkrovimo prieigų, kurių atiduodamoji galia yra lygi arba didesnė nei 50 kW, operatoriai įkrovimo stotelėse nurodo *ad hoc* kainą už kWh ir bet kokią galimą užimtumo mokestį, išreikštą kaina už minutę, kad galutiniams naudotojams ta informacija būtų žinoma prieš jiems pradedant įkrovimo seansą ir kad būtų galima lengviau palyginti kainas.

Viešai prieinamų įkrovimo prieigų, kurių atiduodamoji galia yra mažesnė nei 50 kW, operatoriai jų eksploatuojamose įkrovimo stotelėse aiškiai ir lengvai pateikia informaciją apie *ad hoc* kainą ir visus jos kainos komponentus, kad galutiniams naudotojams ta informacija būtų žinoma prieš jiems pradedant įkrovimo seansą ir būtų lengviau palyginti kainas. Taikomos kainos sudedamosios dalys pateikiamos tokia tvarka:

- kaina už kWh;
- kaina už minutę;
- kaina už seansą ir
- bet kuris kitas taikomas kainos komponentas.

Pirma ir antra pastraipos taikomos visoms įkrovimo prieigoms, įrengtoms po ...
[26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data].

5. Judumo paslaugų teikėjų nustatomos kainos galutiniams naudotojams turi būti pagrįstos, skaidrios ir nediskriminacinės. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams visą informaciją apie kainas, kuri yra susijusi su įkrovimo seansu, pateikia prieš jiems pradedant tą numatomą įkrovimo seansą; tam naudojamos laisvai prieinamos, plačiai naudojamos elektroninės priemonės, aiškiai atskiriant visus kainos komponentus, įskaitant taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus judumo paslaugų teikėjo taikomus mokesčius ar rinkliavas. Mokesčiai turi būti pagrįsti, skaidrūs ir nediskriminaciniai. Judumo paslaugų teikėjai netaiko jokių papildomų mokesčių už tarpvalstybinį e. tarptinklinio ryšio paslaugų teikimą.
6. Valstybės narės užtikrina, kad jų institucijos reguliariai stebėtų įkrovimo infrastruktūros rinką, visų pirma, kad jos stebėtų, kaip įkrovimo prieigų operatoriai ir judumo paslaugų teikėjai laikosi 3 ir 5 dalių. Valstybės narės taip pat siekia užtikrinti, kad jų institucijos reguliariai stebėtų galimą nesąžiningą komercinę praktiką, darančią poveikį vartotojams.
7. Ne vėliau kaip ... [šeši mėnesiai po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos] įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visos jų eksploatuojamos viešai prieinamos įkrovimo prieigos būtų skaitmeniniais ryšiais susietos įkrovimo prieigos.
8. Įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visose jų eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo prieigose, įrengtose po ... [26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data] arba renovuotose po ... [šeši mėnesiai po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos] būtų galimas išmanusis įkrovimas.

9. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad palei TEN-T kelių tinklą esančiose stovėjimo ir poilsio aikštelėse, kuriose įrengta alternatyviųjų degalų infrastruktūra, būtų įrengiamas tinkamas ženklavimas, kad būtų galima lengvai rasti tikslią alternatyviųjų degalų infrastruktūros vietą.
10. Ne vėliau kaip ... [vieni metai po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios dienos] viešai prieinamų įkrovimo prieigų operatoriai užtikrina, kad visose jų eksploatuojamose viešai prieinamose nuolatinės srovės įkrovimo prieigose būtų įrengtas stacionarus įkrovimo kabelis.
11. Jei įkrovimo prieigos operatorius nėra tos prieigos savininkas, savininkas operatoriui jų abiejų tarpusavio susitarimu suteikia įkrovimo prieigą, kurios techninės charakteristikos būtų tokios, kad operatorius galėtų įvykdyti 2, 7, 8 ir 10 dalyse išdėstytas pareigas.

6 straipsnis

Su kelių transporto priemonėmis skirta vandenilio pildymo infrastruktūra susiję tikslai

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

Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. palei TEN-T pagrindinį tinklą būtų įrengtos viešai prieinamos vandenilio pildymo stotelės, kurių minimalus suminis pajėgumas siektų bent 1 toną per parą ir kuriose būtų įrengtas bent 700 barų dozatorius, ir tarp kurių didžiausias atstumas būtų ne didesnis kaip 200 km.

Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengta bent viena viešai prieinama vandenilio pildymo stotelė.

Valstybės narės užtikrina, kad būtų atlikta analizė siekiant nustatyti, kurioje vietoje būtų geriausia įrengti tokias degalų pildymo stoteles, ir kad analizės metu, visų pirma, būtų apsvarstyta galimybė tokias degalų pildymo stoteles įrengti daugiarūšio transporto mazguose, į kuriuos būtų galima integruoti kitų rūšių transportą.

Valstybės narės savo nacionalinėse politikos sistemose nustato aiškią linijinę 2030 m. tikslų pasiekimo trajektoriją ir aiškų orientacinį 2027 m. tikslą, kuriuo užtikrinama pakankama TEN-T pagrindinio tinklo aprėptis, kad būtų patenkinti besikeičiantys rinkos poreikiai.

2. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijamas 1 dalies antroje pastraipoje nurodytas didžiausias atstumas.
3. Viešai prieinamos degalų pildymo stotelės operatorius arba, jei operatorius nėra tos degalų pildymo stotelės savininkas, tos degalų pildymo stotelės savininkas jų abiejų tarpusavio susitarimu užtikrina, kad degalų pildymo stotelė būtų suprojektuota taip, kad ja galėtų naudotis lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės.

4. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, palei TEN-T pagrindinio tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 2000 sunkiųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti pagal šio straipsnio 1 dalį reikalaujamą viešai prieinamos vandenilio pildymo stotelės pajėgumą, jei įvykdyti toje dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp vandenilio pildymo stotelių ir dozatoriaus slėgiu. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.
5. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, jeigu infrastruktūros įrengimo išlaidos yra neproporcingos naudai, įskaitant naudą aplinkai, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 1 dalies:
- a) atokiausiems Sąjungos regionams, nurodytiems SESV 349 straipsnyje, arba
 - b) saloms, kurioms taikoma termino „mažų sujungta sistema“ arba termino „maža atskira sistema“ apibrėžtis pagal Direktyvą (ES) 2019/944.

Tokiais atvejais valstybės narės pagrindžia savo sprendimus Komisijai ir pateikia visą susijusią informaciją savo nacionalinėse politikos sistemose.

7 straipsnis
Vandenilio pildymo infrastruktūra

1. Vandenilio pildymo punktų operatoriai savo eksploatuojamuose viešai prieinamuose degalų pildymo punktuose galutiniams naudotojams suteikia galimybę *ad hoc* pasipildyti degalais.

Ad hoc degalų pildymas turi būti įmanomas visuose viešai prieinamuose vandenilio pildymo punktuose, naudojant Sąjungoje plačiai taikomą mokėjimo priemonę. Tuo tikslu tų degalų pildymo punktų operatoriai priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

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

Viešai prieinamiems vandenilio pildymo punktams, įrengtiems po ... [26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data], šioje dalyje nustatyti reikalavimai taikomi nuo jų įrengimo pradžios. Viešai prieinamiems degalų pildymo punktams, įrengtiems anksčiau nei ... [26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data], šioje dalyje nustatyti reikalavimai taikomi nuo ... [šeši mėnesiai po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios dienos].

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

2. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Vis dėlto kainų lygis gali būti diferencijuojamas, tačiau tik tuo atveju, jeigu diferencijavimas gali būti pateisinamas dėl objektyvių priežasčių.
3. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatoriai savo eksploatuojamose viešai prieinamose vandenilio pildymo stotelėse aiškiai pateikia informaciją apie *ad hoc* kainą už kg, kad ta informacija galutiniams naudotojams būtų žinoma prieš jiems pradėdant degalų pildymo seansą ir kad būtų lengviau palyginti kainas.

4. Viešai prieinamų vandenilio pildymo stotelių operatoriai klientams gali teikti vandenilio pildymo paslaugas pagal sutartį, be kita ko kitų judumo paslaugų teikėjų vardu bei jų pavedimu. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams nustato pagrįstas, skaidrias ir nediskriminacines kainas. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams visą informaciją apie kainas, kuri yra susijusi su degalų pildymo seansu, pateikia prieš jiems pradedant tą numatomą degalų pildymo seansą; tam naudojamos laisvai prieinamos, plačiai naudojamos elektroninės priemonės, aiškiai atskiriant visus kainos komponentus, taikomus vandenilio pildymo punkto operatoriaus, įskaitant taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus taikomus mokesčius ar rinkliavas.

8 straipsnis

Kelių transporto priemonėms skirta suskystinto metano infrastruktūra

Iki 2024 m. gruodžio 31 d. valstybės narės užtikrina, kad būtų įrengtas tinkamas viešai prieinamų suskystinto metano pildymo punktų skaičius bent palei TEN-T pagrindinį tinklą, kad suskystintu metanu varomos sunkiosios motorinės transporto priemonės galėtų judėti visoje Sąjungoje, kai yra paklausa, išskyrus atvejus, kai išlaidos būtų per didelės, palyginti su nauda, įskaitant naudą aplinkai.

9 straipsnis

Su elektros tiekimu nuo kranto jūrų uostuose susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad TEN-T jūrų uostuose jūrų konteinervežiams ir jūrų keleiviniams laivams būtų užtikrintas būtinas elektros tiekimas nuo kranto.

Tuo tikslu valstybės narės imasi būtinų priemonių, kad ne vėliau kaip 2029 m. gruodžio 31 d. užtikrintų, kad:

- a) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose vidutinis metinis laivų, prisišvartavusių prie krantinės, įplaukimų į uostą skaičius per paskutinius trejus metus didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų konteinervežių atveju viršijo 100, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų konteinervežių įplaukimo į uostą atvejų;
- b) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose vidutinis metinis laivų, prisišvartavusių prie krantinės, įplaukimų į uostą skaičius per paskutinius trejus metus didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų *ro-ro* keleivinių laivų ir didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų greitaeigių keleivinių laivų atveju viršijo 40, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų *ro-ro* keleivinių laivų ir didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų greitaeigių keleivinių laivų įplaukimo į uostą atvejų;

c) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose vidutinis metinis laivų, prisišvartavusių prie krantinės, įplaukimų į uostą skaičius per paskutinius trejus metus didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų keleivinių laivų, kurie nėra jūrų *ro-ro* keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, atveju viršijo 25, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų keleivinių laivų, kurie nėra jūrų *ro-ro* keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, įplaukimo į uostą atveju.

2. Reglamento (ES) 2023/...⁺ 6 straipsnio 5 dalies a, b, c, e ir g punktuose nurodyti laivų įplaukimai į uostą neskaičiuojami pagal šio straipsnio 1 dalį bendro prisišvartavusių atitinkamo jūrų uosto krantinėje laivų įplaukimų į uostą skaičiaus nustatymo tikslais.
3. Jei TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostas ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas yra saloje arba atokiausiame regione, nurodytame SESV 349 straipsnyje, arba Seutos ir Meliljos teritorijoje, kuri (-is) nėra tiesiogiai prijungta (-as) prie žemyninės dalies elektros tinklo, arba atokiausio regiono arba Seutos ir Meliljos atveju – prie kaimyninės šalies elektros tinklo, šio straipsnio 1 dalis netaikoma tol, kol tokia jungtis nebus užbaigta arba nebus pakankamai pajėgumų vietoje gaminti elektros energiją iš neiškastinių energijos šaltinių, kad būtų patenkinti atitinkamai salos, atokiausio regiono arba Seutos ir Meliljos poreikiai.

⁺ OL: prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)), numerį.

10 straipsnis

Su elektros tiekimu nuo kranto vidaus vandenų uostuose susiję tikslai

Valstybės narės užtikrina, kad:

- a) ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. visuose TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenų uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenų laivams nuo kranto būtų tiekiama elektra;
- b) ne vėliau kaip 2029 m. gruodžio 31 d. visuose TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenų laivams nuo kranto būtų tiekiama elektra.

11 straipsnis

Su suskystinto metano tiekimu jūrų uostuose susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose, nurodytuose 2 dalyje, būtų įrengtas tinkamas suskystinto metano pildymo punktų skaičius, kad jūrų laivai galėtų judėti TEN-T pagrindiniame tinkle. Kai tai būtina siekiant užtikrinti pakankamą TEN-T pagrindinio tinklo aprėptį, valstybės narės bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis narėmis.

2. Valstybės narės savo nacionalinėse politikos sistemose nustato, kuriuose TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose turi būti užtikrinta galimybė naudotis suskystinto metano pildymo punktais, nurodytais 1 dalyje, atsižvelgdamos į uostų plėtrą, esamus suskystinto metano pildymo punktus bei realius rinkos poreikius tiek trumpuoju laikotarpiu, tiek ilguoju laikotarpiu, taip pat į kitus pokyčius.

12 straipsnis

Su elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad visuose TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams būtų užtikrintas taip:
 - a) ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. – visose kontaktinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komercinio oro transporto veikloje, keleiviams įlaipinti ar išlaipinti arba kroviniams pakrauti ar iškrauti;
 - b) ne vėliau kaip 2029 m. gruodžio 31 d. – visose nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komercinio oro transporto veikloje, keleiviams įlaipinti ar išlaipinti, arba kroviniams pakrauti ar iškrauti.
2. Valstybės narės gali atleisti TEN-T tinklo oro uostus, kurie per pastaruosius trejus metus vidutiniškai įvykdė mažiau kaip 10 000 komercinių skrydžių per metus, nuo pareigos tiekti elektros energiją visose nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse stovintiems orlaiviams.

3. 1 dalis netaikoma specialiai ledo šalinimui skirtoms aikštelėms, aikštelėms nustatytose karinėse zonose ir aikštelėms, specialiai skirtoms bendrosios aviacijos orlaiviams, kurių didžiausioji kilimo masė yra mažesnė nei 5,7 tonos.
4. Ne vėliau kaip nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad pagal 1 dalį tiekiamą elektra būtų gaunama iš elektros energijos tinklo arba būtų pagaminta vietoje nenaudojant iškastinio kuro.

13 straipsnis

Geležinkelių infrastruktūra

Kalbant apie geležinkelių infrastruktūrą, kuriai netaikomas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, valstybės narės įvertina geležinkelių atkarpoms, kurios negali būti visiškai elektrifikuotos dėl techninių ar ekonominio efektyvumo priežasčių, skirtų alternatyviųjų degalų technologijų ir varymo sistemų, pavyzdžiui, vandenilinių ar baterijomis varomų traukinių, kūrimą ir, jeigu aktualu, visus įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros poreikius.

14 straipsnis

Nacionalinės politikos sistemos

1. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. kiekviena valstybė narė parengia ir Komisijai perduoda nacionalinės transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimui ir atitinkamos infrastruktūros diegimui skirtos politikos sistemos projektą.

2. Nacionalinės politikos sistemą sudaro bent šie elementai:

- a) rinkos dabartinės padėties ir būsimos raidos, kiek tai susiję su transporto sektoriuje naudojamais alternatyviaisiais degalais, vertinimas, taip pat alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros vertinimas atsižvelgiant į galimybę naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra vykdant įvairiarūšį vežimą ir, jei aktualu, į tarpvalstybinį tęstinumą ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtrą salose ir atokiausiuose regionuose;
- b) nacionaliniai tikslai ir uždaviniai pagal 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnius, kuriems šiame reglamente išdėstyti privalomi nacionaliniai tikslai;
- c) politika ir priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti b punkte nurodyti privalomi tikslai ir uždaviniai;
- d) planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama alternatyviųjų degalų infrastruktūrą diegti priklausomuose transporto priemonių parkuose, visų pirma, įkrovimo stotelėse ir vandenilio pildymo stotelėse, skirtose viešojo transporto paslaugoms, ir įkrovimo stotelėse, skirtose dalijimosi automobiliu paslaugoms;
- e) planuojamos ar patvirtintos priemonės, skirtos lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelių diegimui privačiojoje erdvėje, kurios nėra viešai prieinamos, skatinti ir palengvinti;

- f) planuojamos ar patvirtintos alternatyviųjų degalų infrastruktūros miestų transporto mazguose, visų pirma, viešai prieinamų įkrovimo prieigų, skatinimo priemonės;
- g) planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama užtikrinti pakankamą viešai prieinamų didelės galios įkrovimo prieigų skaičių;
- h) planuojamos ar patvirtintos priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, be kita ko geografiškai paskirstant abikrypčio įkrovimo prieigas, būtų padedama siekti energetikos sistemos lankstumo ir didesnio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo energetikos sistemoje masto;
- i) priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad viešai prieinamos įkrovimo prieigos ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai būtų prieinami vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir neįgaliesiems, laikantis Direktyvoje (ES) 2019/882 nustatytų prieinamumo reikalavimų;
- j) planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis šalinamos galimos kliūtys, susijusios su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu, leidimų išdavimu, viešaisiais pirkimais ir eksploatavimu;
- k) alternatyviųjų degalų, išskyrus suskystintą metaną ir jūrų laivams nuo kranto tiekiamą elektrą, infrastruktūros, visų pirma, apimančios vandenilį, amoniaką ir elektrą, diegimo jūrų uostuose padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga;

- l) alternatyviųjų degalų infrastruktūros, skirtos vandeniliu ar baterijomis varomiems traukiniams TEN-T geležinkelių atkarpose, kurių negalima elektrifikuoti, diegimo padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga, įskaitant tikslus, pagrindinius orientyrus ir būtiną finansavimą;
- m) alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo oro uostuose, išskyrus elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, pavyzdžiui, elektros įkrovimo ir vandenilio papildymo orlaiviuose, padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga;
- n) alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo vidaus vandenų transporte, pavyzdžiui, elektros energijos ir vandenilio, padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga.

3. Nacionalinės politikos sistemą gali sudaryti šie elementai:

- a) alternatyviųjų degalų, pavyzdžiui, elektros ir vandenilio, infrastruktūros diegimo jūrų uostuose, skirtos uosto paslaugoms, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/352¹, padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga;

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

- b) nacionaliniai tikslai ir priemonės, kuriomis alternatyviųjų degalų infrastruktūra skatinama palei kelių tinklus, kurie nėra įtraukti į TEN-T pagrindinį tinklą arba TEN-T visuotinį tinklą, visų pirma, kiek tai susiję su viešai prieinamomis įkrovimo priemonėmis;
 - c) priemonės, kuriomis užtikrinamas įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros prieinamumas visoje valstybės narės teritorijoje, ypatingą dėmesį skiriant kaimo vietovėms, kad būtų užtikrintas jų prieinamumas ir teritorinė sanglauda;
 - d) priemonės, kuriomis užtikrinama, kad viešai prieinamos alternatyviųjų degalų infrastruktūros tankis nacionaliniu mastu būtų nustatomas atsižvelgiant į gyventojų tankį;
 - e) su a, b, c ir d punktais susiję alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo nacionaliniai tikslai ir uždaviniai, kuriems šiame reglamente nenustatyta privalomų tikslų.
4. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose būtų atsižvelgta į jų teritorijoje naudojamo įvairių rūšių transporto poreikius.
5. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose būtų, kai tinkama, atsižvelgiama į regioninių ir vietos institucijų interesus, visų pirma, kai tai susiję su viešojo transporto įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra, taip pat į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų interesus.

6. Valstybės narės, prireikus, bendradarbiauja konsultuodamosi arba rengdamos bendras politikos sistemas, siekdamos užtikrinti, kad šio reglamento tikslams pasiekti reikalingos priemonės būtų nuoseklios ir suderintos. Visų pirma, valstybės narės bendradarbiauja alternatyviųjų degalų naudojimo strategijų rengimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo vandens transporto sektoriuje klausimais. Komisija padeda valstybėms narėms bendradarbiauti.
7. Alternatyviųjų degalų infrastruktūrai skirtos paramos priemonės įgyvendinamos laikantis atitinkamų Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių.
8. Kiekviena valstybė narė viešai skelbia savo nacionalinės politikos sistemos projektą, ir visuomenei iš anksto užtikrina veiksmingas galimybes dalyvauti rengiant nacionalinės politikos sistemos projektą.
9. Komisija įvertina nacionalinių politikos sistemų projektus ir gali pateikti rekomendacijų valstybėms narėms. Tos rekomendacijos pateikiamos ne vėliau kaip per šešis mėnesius po nacionalinių politikos sistemų projektų pateikimo, kaip nurodyta šio straipsnio 1 dalyje. Jose, visų pirma, gali būti aptariama:
 - a) tikslų ir uždavinių užmojo mastas siekiant įvykdyti 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 ir 13 straipsniuose išdėstytas pareigas;
 - b) politika ir priemonės, susijusios su nacionaliniais tikslais ir uždaviniais.

10. Kiekviena valstybė narė savo galutinėje nacionalinėje politikos sistemoje deramai atsižvelgia į visas Komisijos rekomendacijas. Jeigu atitinkama valstybė narė neatsižvelgia į rekomendaciją arba kurią nors esminę jos dalį, ta valstybė narė Komisijai pateikia rašytinį paaiškinimą.
11. Ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. kiekviena valstybė narė parengia lengvai skaitomos ir suprantamos formos galutinę nacionalinę politikos sistemą ir praneša apie ją Komisijai. Tas galutines nacionalines politikos sistemas Komisija skelbia viešai.

15 straipsnis

Nacionalinių ataskaitų teikimas

1. Ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas dvejus metus, kiekviena valstybė narė pateikia Komisijai atskirąją nacionalinę ataskaitą dėl nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimo pažangos. Ataskaita parengiama lengvai skaitoma ir suprantama forma, o Komisija ją paskelbia viešai.
2. Nacionalinėje pažangos ataskaitoje pateikiama I priede išvardyta informacija ir, kai tinkama, į ją įtraukiamas atitinkamas 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo lygio pagrindimas, taip pat joje nurodomos priemonės, kurių reikia imtis norint ateityje pasiekti tų tikslų ir įgyvendinti tuos uždavinius.

3. Ne vėliau kaip 2024 m. birželio 30 d., o vėliau – kas trejus metus, valstybės narės įvertina, kaip, įrengus įkrovimo prieigas ir jas eksploatuojant, galėjo didėti elektrinių transporto priemonių indėlis į energetikos sistemos lankstumą, įskaitant jų dalyvavimą balansavimo rinkoje, ir į elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo masto didinimą. Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į visų rūšių įkrovimo prieigas, įskaitant išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo, ir visų atiduodamosios galios lygių įkrovimo prieigas – tiek viešąsias, tiek privačiąsias – ir pateikiamos rekomendacijos dėl įkrovimo prieigos rūšies, pagalbinių technologijų ir geografinio paskirstymo, kad naudotojams būtų lengviau savo elektrines transporto priemones integruoti į sistemą. Tame vertinime nustatomos tinkamos priemonės, kurios turi būti įgyvendintos, kad būtų vykdomi šiame reglamente išdėstyti reikalavimai, įskaitant tuos reikalavimus, kuriais užtikrinamas infrastruktūros planavimo ir atitinkamo tinklo planavimo suderinamumas. Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į visų suinteresuotųjų subjektų pateiktą informaciją; vertinimas skelbiamas viešai. Kiekviena valstybė narė gali paprašyti savo reguliavimo institucijos atlikti tą vertinimą. Remdamosi vertinimo rezultatais, valstybės narės, prireikus, imasi tinkamų priemonių, kad būtų diegiamos papildomos įkrovimo prieigos, ir įtraukia tas priemones į šio straipsnio 1 dalyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas. Į vertinimą ir priemones atsižvelgia sistemos operatoriai, rengdami Direktyvos (ES) 2019/944 32 straipsnio 3 dalyje ir 51 straipsnyje nurodytus tinklo plėtros planus.

4. Remdamosi perdavimo sistemos operatorių ir skirstymo sistemos operatorių indėliu, kiekvienos valstybės narės reguliavimo institucija ne vėliau kaip 2024 m. birželio 30 d., o vėliau – kas trejus metus, įvertina potencialų abikrypčio įkrovimo indėlį į naudotojo ir sistemos išlaidų mažinimą ir elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo elektros energijos sistemoje masto didėjimą. Tas vertinimas skelbiamas viešai. Remdamosi vertinimo rezultatais valstybės narės, prireikus, imasi tinkamų priemonių, kuriomis pakoreguoja abikrypčio įkrovimo prieigų prieinamumą ir geografinį pasiskirstymą privačiosiose erdvėse, ir įtraukia jas į 1 dalyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

16 straipsnis

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

Ne vėliau kaip ... [šeši mėnesiai po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios dienos] Komisija priima gaires ir šablonus, susijusius su nacionalinių politikos sistemų, kurias valstybės narės turi pateikti pagal 14 straipsnį, turiniu, struktūra ir formatu ir nacionalinių pažangos ataskaitų, kurias valstybės narės turi pateikti pagal 15 straipsnio 1 dalį, turiniu. Komisija gali patvirtinti gaires ir šablonus, siekdama palengvinti veiksmingą bet kurių kitų šio reglamento nuostatų taikymą visoje Sąjungoje.

17 straipsnis

Nacionalinių politikos sistemų ir nacionalinių pažangos ataskaitų peržiūra

1. Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina nacionalines politikos sistemas, apie kurias valstybės narės praneša pagal 14 straipsnio 11 dalį, ir Europos Parlamentui bei Tarybai pateikia tų nacionalinių politikos sistemų ir jų derėjimo Sąjungos lygmeniu vertinimo ataskaitą, įskaitant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių tikėtino įgyvendinimo lygio pirmąjį įvertinimą.
2. Komisija įvertina valstybių narių nacionalines pažangos ataskaitas, pateiktas pagal 15 straipsnio 1 dalį, ir, prireikus, teikia rekomendacijas valstybėms narėms, siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti šiame reglamente nustatyti uždaviniai ir įvykdytos šiame reglamente nustatytos pareigos.
3. Atitinkama valstybė narė per šešis mėnesius nuo 2 dalyje nurodytų rekomendacijų gavimo praneša Komisijai, kaip ji ketina įgyvendinti rekomendacijas. Jeigu atitinkama valstybė narė nusprendžia neįgyvendinti rekomendacijų ar esminės jų dalies, ji pateikia Komisijai savo priežastis.

4. Valstybei narei pateikus 3 dalyje nurodytą pranešimą arba priežastis, atitinkama valstybė narė kitoje savo nacionalinėje pažangos ataskaitoje išdėsto, kaip ji įgyvendino rekomendacijas.
5. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie savo atliktą nacionalinių pažangos ataskaitų vertinimą praėjus vieniems metams po to, kai valstybės narės pateikė tas pažangos ataskaitas pagal 15 straipsnio 1 dalį. Tame vertinime pateikiamas šių aspektų įvertinimas:
 - a) valstybių narių padaryta pažanga siekiant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų tikslų ir uždavinių, įskaitant valstybių narių atsaką į Komisijos rekomendacijas pagal šio straipsnio 2 dalį;
 - b) alternatyvių degalų infrastruktūros plėtros darba Sąjungos lygmeniu.
6. Remdamasi 14 straipsnio 11 dalyje nurodytomis galutinėmis nacionalinėmis politikos sistemomis, 15 straipsnio 1 dalyje nurodytomis nacionalinėmis pažangos ataskaitomis ir 18 straipsnio 1 dalyje nurodytais pranešimais, Komisija viešai paskelbia ir reguliariai atnauжина informaciją apie nacionalinius tikslus ir uždavinius, kurią pateikė kiekviena valstybė narė, susijusią su:
 - a) viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir įkrovimo stotelių skaičiumi, atskirai pateikiant lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieigų skaičių ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo prieigų bei įkrovimo stotelių skaičių, laikantis III priede numatytos klasifikacijos;

- b) viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų skaičiumi;
- c) elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose;
- d) elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose;
- e) suskystinto metano pildymo punktų skaičiumi TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose;
- f) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų suskystinto metano pildymo punktų skaičiumi;
- g) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų SGD degalų pildymo punktų skaičiumi;
- h) kitų alternatyviųjų degalų įkrovimo prieigomis ir degalų pildymo punktais TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose;
- i) kitų alternatyviųjų degalų įkrovimo prieigomis ir degalų pildymo punktais TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose;
- j) geležinkelių transportui skirtų alternatyviųjų degalų įkrovimo prieigomis ir degalų pildymo punktais.

18 straipsnis
Pažangos stebėjimas

1. Ne vėliau kaip ... [metų, einančių po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios dienos] kovo 31 d., o vėliau – kasmet ne vėliau kaip kovo 31 d., valstybės narės, laikydamosi III priede išdėstytų reikalavimų, Komisijai praneša bendrą suvestinę įkrovimo prieigų atiduodamąją galią, įrengtų viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičių ir elektrinių transporto priemonių su baterijomis ir laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių, užregistruotų jų teritorijoje ankstesnių metų gruodžio 31 d., skaičių.
2. Nedarant poveikio SESV 258 straipsnyje nustatyta procedūrai, jeigu iš šio straipsnio 1 dalyje nurodytos ataskaitos arba iš bet kurios Komisijos turimos informacijos matyti, kad kyla pavojus, jog valstybė narė nepasieks savo nacionalinių tikslų, išdėstytų šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje, Komisija gali pateikti tuo tikslu išvadą ir rekomenduoti, kad atitinkama valstybė narė imtųsi taisomųjų priemonių nacionaliniams tikslams pasiekti. Per tris mėnesius nuo Komisijos išvados gavimo atitinkama valstybė narė Komisijai praneša apie:
 - a) taisomąsias priemones, kurias ji planuoja įgyvendinti, kad pasiektų šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje išdėstytus tikslus, įskaitant bet kokius papildomus veiksmus, kuriuos valstybė narė ketina įgyvendinti, kad pasiektų tuos tikslus, ir

- b) aiškų veiksmų, kuriais remiantis bus galima įvertinti metinę pažangą siekiant tų tikslų, tvarkaraštį.

Komisijai nustačius, kad taisomosios priemonės yra patenkinamos, atitinkama valstybė narė atnaujiną savo naujausią nacionalinę pažangos ataskaitą, nurodytą 15 straipsnyje, įtraukdama į ją tas taisomąsias priemones, ir pateikia ją Komisijai.

Komisija savo rekomendacijas ir atitinkamos valstybės narės taisomąsias priemones bei papildomus veiksmus paskelbia viešai.

19 straipsnis

Informacija naudotojams

1. Turi būti teikiama aktuali, nuosekli ir aiški informacija apie rinkai pateiktas motorines transporto priemones, kurias galima reguliariai įkrauti arba papildyti degalais.

Ta informacija turi būti teikiama:

- a) motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose ir motorinėse transporto priemonėse – tai daro gamintojai, kai tos transporto priemonės pateikiamos rinkai;
- b) įkrovimo prieigose ir degalų pildymo punktuose – tai daro įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriai;
- c) motorinių transporto priemonių prekybos vietose – tai daro platintojai.

2. Tai, ar transporto priemonės ir infrastruktūros arba degalai ir transporto priemonės, kurioms taikoma šio straipsnio 1 dalis, yra suderinamos, nustatoma laikantis II priedo 10.1 ir 10.2 punktuose nurodytų techninių specifikacijų.

Jei tokiose techninėse specifikacijose pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo schemą, grafinė išraiška turi būti paprasta bei lengvai suprantama.

Ta grafinė išraiška turi būti pateikiama aiškiai matoma forma:

- a) ant atitinkamų siurblių ir jų antgalių visuose degalų pildymo punktuose – tai daro tuos pildymo punktus eksploatuojantys operatoriai – nuo tos dienos, kurią degalai pateikiami rinkai;
 - b) ant motorinių transporto priemonių, kurioms rekomenduojami ir kurioms tinkami tie degalai, šalia visų degalų bakų dangtelių ir motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose, kai tokios motorinės transporto priemonės pateikiamos rinkai – tai daro gamintojas.
3. Kai degalų pildymo stotelėje rodomos degalų kainos, valstybės narės užtikrina, kad informacijos tikslais pagal II priedo 10.3 punkte nurodytą bendrą alternatyviųjų degalų vieneto kainų palyginimo metodiką, kai tinkama, ir, visų pirma, vandenilio atveju, būtų rodomas atitinkamų vieneto kainų palyginimas.

4. Tais atvejais, kai į Europos standartus, kuriuose nustatomos degalų techninės specifikacijos, neįtraukti ženklavimo reikalavimai dėl atitikties atitinkamiems standartams, kai ženklavimo reikalavimuose nepateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemas, arba kai ženklavimo reikalavimai nėra tinkami šio reglamento tikslams pasiekti, Komisija 1 ir 2 dalių vienodo įgyvendinimo tikslais Europos standartizacijos organizacijas gali įgalioti parengti suderinamumo ženklavimo specifikacijas.

Remdamasi Europos standartizacijos organizacijų pagal pirmoje pastraipoje nurodytą įgaliojimą parengtomis suderinamumo ženklavimo specifikacijomis, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma Sąjungos rinkai pateiktų degalų, kurie, Komisijos vertinimu, sudaro bent 1 % viso daugiau nei vienoje valstybėje narėje parduodamo kiekio, suderinamumo grafinė išraiška, įskaitant spalvų kodavimo sistemą.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5. Atnaujinus atitinkamų Europos standartų ženklavimo nuostatas arba parengus naujus Europos standartus, skirtus alternatyviesiems degalams, atitinkami ženklavimo reikalavimai visiems įkrovimo prieigoms bei degalų pildymo punkтам turi būti taikomi ne vėliau kaip per 24 mėnesius po to, kai priimamas atitinkamas įgyvendinimo aktas, o visoms rinkai pateiktoms motorinėms transporto priemonėms tokie ženklavimo reikalavimai turi būti taikomi nuo tos dienos, kurią įsigalioja atitinkamas įgyvendinimo aktas.

20 straipsnis

Su duomenimis susijusios nuostatos

1. Valstybės narės paskiria identifikavimo duomenų registravimo organizaciją (toliau – IDRO). Ne vėliau kaip ... [vieneri metai po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios dienos] IDRO išduoda ir tvarko unikalius identifikavimo kodus, skirtus bent įkrovimo prieigų operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams identifikuoti.
2. Ne vėliau kaip ... [vieni metai po 26 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios dienos] viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriai arba, remiantis jų tarpusavio susitarimais, tų prieigų ir punktų savininkai užtikrina nemokamą statinių duomenų ir dinaminių duomenų apie jų eksploatuojamą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą arba su tokia infrastruktūra glaudžiai susijusias paslaugas, kurias jie teikia arba teikia naudodamiesi užsakomosiomis paslaugomis, prieinamumą. Turi būti prieinami šių rūšių duomenys:
 - a) statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:
 - i) įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų geografinė padėtis;
 - ii) jungčių skaičius;
 - iii) neįgaliesiems skirtų automobilių stovėjimo vietų skaičius;

- iv) įkrovimo prieigos ir degalų pildymo stotelės savininko ir operatoriaus kontaktinė informacija;
 - v) darbo valandos;
- b) papildomi statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas:
 - i) bent įkrovimo prieigos operatoriaus identifikavimo kodai;
 - ii) jungties tipas;
 - iii) srovės rūšis (kintamoji / nuolatinė srovė);
 - iv) įkrovimo stotelės didžiausia atiduodamoji galia (kW);
 - v) įkrovimo prieigos didžiausia atiduodamoji galia (kW);
 - vi) transporto priemonės tipo suderinamumas;
- c) dinaminiai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:
 - i) veikimo būseną (veikia / neveikia);
 - ii) prieinamumas (naudojama / nenaudojama);
 - iii) *ad hoc* kaina;
 - iv) tiekiamą elektros energiją yra 100 % atsinaujinančiųjų išteklių (taip / ne).

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

3. Kiekvienas viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatorius arba, remiantis jų tarpusavio susitarimais, tų prieigų ir punktų savininkas sukuria taikomosios programos sąsają, suteikiančią nemokamą ir neribotą prieigą prie 2 dalyje nurodytų duomenų, ir pateikia informaciją apie tą taikomosios programos sąsają nacionaliniams prieigos punktams.

Kiekvieno įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriaus taikomosios programos sąsaja arba, remiantis jų tarpusavio susitarimais, tų prieigų ir punktų savininko taikomosios programos sąsaja turi atitikti bendrus techninius reikalavimus, Komisijos nustatytus 6 dalyje nurodytuose deleguotuosiuose aktuose, kad viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir degalų pildymo punktų operatoriai ir duomenų naudotojai galėtų automatiškai bei vienodai keistis duomenimis.

4. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. valstybės narės užtikrina, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodyti duomenys būtų atvirai ir nediskriminuojamai prieinami visiems duomenų naudotojams per jų nacionalinius prieigos punktus, laikantis atitinkamų Deleguotojo reglamento (ES) 2022/670 nuostatų, susijusių su tokiais duomenimis, ir laikantis kitų papildomų specifikacijų, kurios gali būti priimtose pagal šio straipsnio 7 dalį. Kai valstybės narės agreguoja duomenis savo nacionaliniuose prieigos punktuose, tuos duomenis jos gali teikti bendram Europos prieigos punktui per taikomosios programos sąsają.

5. Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. Komisija įsteigia bendrą Europos prieigos punktą, kuris veikia kaip duomenų vartai, palengvinantys prieigą prie 2 dalyje nurodytų duomenų iš įvairių nacionalinių prieigos punktų. Komisija užtikrina, kad bendras Europos prieigos punktas būtų lengvai prieinamas ir kad jį galėtų naudoti visi duomenų naudotojai, pavyzdžiui, sukuriant specialų interneto portalą.
6. Komisijai pagal 22 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais:
 - a) iš dalies pakeičiama šio straipsnio 2 dalis, kad būtų įtraukti papildomų rūšių duomenys, susiję su viešai prieinamomis įkrovimo prieigomis ir alternatyviųjų degalų pildymo punktais arba su tokia infrastruktūra glaudžiai susijusiomis paslaugomis, kurias tos infrastruktūros operatoriai teikia arba teikia naudodamiesi užsakomosiomis paslaugomis, atsižvelgiant į technologinę plėtrą arba rinkai teikiamas naujas paslaugas, ir
 - b) šis reglamentas papildomas nustatant bendros taikomosios programos sąsajos bendrus techninius reikalavimus, kad viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriai ir duomenų naudotojai galėtų automatiškai ir vienodai keistis duomenimis.

7. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos:
- a) specifikacijos, kurios papildo Deleguotajame reglamente (ES) 2022/670 nustatytas specifikacijas, susijusias su duomenų formatu, dažnumu ir kokybe, kokiais turėtų būti pateikiami šio straipsnio 2 dalyje ir pagal šio straipsnio 6 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose nurodyti duomenys;
 - b) išsamios procedūros, kuriomis sudaromos sąlygos pagal šį straipsnį reikalaujamų duomenų turimumui ir prieinamumui.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Tais įgyvendinimo aktais nedaromas poveikis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2010/40/ES¹ ir ja remiantis priimtiems deleguotiesiems ir įgyvendinimo aktams.

8. 6 ir 7 dalyse nurodytuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose numatomi pagrįsti pereinamieji laikotarpiai, kol juose esančios nuostatos arba jų pakeitimai tampa privalomi įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriams ar savininkams.

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

21 straipsnis
Bendrosios techninės specifikacijos

1. Taikomos II priede išdėstytos techninės specifikacijos.
2. Pagal Reglamento (ES) Nr. 1025/2012 10 straipsnį Komisija gali prašyti Europos standartizacijos organizacijų parengti Europos standartus, kuriuose būtų nustatytos šio reglamento II priede nurodytų sričių, kuriose Komisija nepatvirtino jokių bendrų techninių specifikacijų, techninės specifikacijos.
3. Komisija pagal 22 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais:
 - a) iš dalies keičiamas II priedas nustatant tame priede išvardytų sričių technines specifikacijas, kad būtų užtikrintas visiškas įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros techninis sąveikumas, susijęs su fizinėmis jungtimis, ryšių palaikymu ir riboto judumo asmenims skirta prieiga prie tų sričių objektų, ir
 - b) nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per 12 mėnesių po atitinkamų standartų priėmimo iš dalies keičiamas II priedas atnaujinant tame priede išdėstytose techninėse specifikacijose pateikiamas nuorodas į standartus.
4. Kai 3 dalyje nurodyti deleguotieji aktai turi būti taikomi esamai infrastruktūrai, tie deleguotieji aktai grindžiami sąnaudų ir naudos analize, kuri kartu su tais deleguotaisiais aktais turi būti pateikta Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Jei Europos standartai, kuriais nustatomos degalų techninės specifikacijos, parengiami po to, kai Komisija priima 19 straipsnio 4 dalies antroje pastraipoje nurodytą įgyvendinimo aktą, ir į juos yra įtrauktos nuostatos, pagal kurias reikalaujama, kad ženklinant būtų nurodoma atitiktis atitinkamiems standartams ir pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemas, šio straipsnio 3 dalyje nurodytais deleguotaisiais aktais priimtuose II priedo pakeitimuose nurodoma, kurie iš tų standartų ar įgyvendinimo aktų turi būti taikomi, ir, kai tinkama, panaikinami atitinkami įgyvendinimo aktai.
6. Į II priedo pakeitimus, priimtus 3 dalyje nurodytais deleguotaisiais aktais, įtraukiami pagrįsti pereinamieji laikotarpiai, taikomi visoms tais deleguotaisiais aktais nustatytoms ar iš dalies pakeistoms techninėms specifikacijoms, per kuriuos jos nėra privalomos atitinkamai infrastruktūrai.

22 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 20 ir 21 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo ... [26 straipsnyje nurodyta įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 20 ir 21 straipsniuose nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 20 ir 21 straipsnius priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas trimis mėnesiais.

23 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir yra taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

24 straipsnis

Ataskaitų teikimas ir peržiūra

1. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia sunkiosioms transporto priemonėms skirtą technologinės parengties ir parengimo rinkai ataskaitą. Toje ataskaitoje atsižvelgiama į pradinės rinkos preferencijų apraiškas. Joje taip pat atsižvelgiama į technologinę plėtrą ir techninių specifikacijų plėtojimą, atliktą iki tos datos, bei pažangą, kurios tikimasi trumpuoju laikotarpiu, visų pirma, pažangą, susijusią su įkrovimo ir degalų pildymo standartais bei technologijomis, pavyzdžiui, didelės galios įkrovimo standartais ir elektrifikuotojo kelio sistemomis, taip pat pažangą, susijusią su skystojo vandenilio naudojimu.

Kalbant apie vandenilio pildymo stoteles, Komisija toliau turi vertinti 6 straipsnyje nurodytus reikalavimus, atsižvelgdama į technologinę plėtrą ir rinkos raidą, poreikį nurodyti didesnę tų stotelių pajėgumą, poreikį nustatyti tikslus skystojo vandenilio pildymo infrastruktūrai, taip pat datą, iki kurios reikalavimai, skirti vandenilio degalų pildymo stotelių diegimui, galėtų būti išplėsti į TEN-T visuotinį tinklą.

2. Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas penkerius metus, Komisija peržiūri šį reglamentą.

Atlikdama savo peržiūrą Komisija, visų pirma, įvertina šiuos elementus:

- a) ar 3 straipsnio 6 ir 7 dalyse, 4 straipsnio 4 ir 5 dalyse ir 6 straipsnio 4 dalyje nurodytos eismo ribinės vertės tebėra aktualios, atsižvelgiant į numatomą vandenilinių transporto priemonių ar elektrinių transporto priemonių su baterijomis dalies padidėjimą, palyginti su visu Sąjungoje važinėjančių transporto priemonių parku;
- b) ar 5 straipsnio 1 dalyje nurodytos elektroninės mokėjimo priemonės tebėra tinkamos;
- c) viešai prieinamų įkrovimo stotelių kainų nustatymo mechanizmo veikimą ir tai, ar 5 straipsnio 4 dalyje numatyti kainų nustatymo komponentai vartotojams suteikia aiškią ir pakankamą informaciją;
- d) galimą 9 straipsnyje nustatytos bendrosios talpos ribinės vertės sumažinimą, taip pat galimą šio reglamento taikymo srities išplėtimą aprėpiant kitų tipų laivus, atlikus atitinkamus kitų atitinkamų Sąjungos teisės aktų pritaikymus;

- e) dabartinę vandenilio ir elektra varomų orlaivių rinkos padėtį bei raidą ateityje;
- f) šio reglamento poveikį, kiek tai susiję su anglies dioksido nutekėjimo potencialu ir mastu.

Atlikdama šią peržiūrą Komisija taip pat įvertina, koku mastu yra pasiekti šio reglamento įgyvendinimo tikslai ir koku mastu jis padarė poveikį atitinkamų sektorių, kuriems jis taikomas, konkurencingumui. Ta peržiūra taip pat apima šio reglamento sąveiką su kitais atitinkamais Sąjungos teisės aktais ir per ją turi būti nustatomos visos nuostatos, kurios galėtų būti atnaujintos ir supaprastintos, taip pat turi būti nustatomi veiksmai ir priemonės, kurių buvo arba galėtų būti imtasi siekiant sumažinti bendrą su sąnaudomis susijusį spaudimą atitinkamiems sektoriams. Peržiūra, kuri yra Komisijos atliekamos šio reglamento veiksmingumo analizės dalis, taip pat apima šiuo reglamentu įmonėms sukurtos naštos vertinimą.

3. Jeigu tinkama, Komisija, atsižvelgdama į 2 dalyje nurodyto vertinimo rezultatus, apsvarsto, ar prie tos peržiūros pridėti pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą.

25 straipsnis

Panaikinimas

1. Direktyva 2014/94/ES ir deleguotieji reglamentai (ES) 2019/1745 bei (ES) 2021/1444 panaikinami nuo ... [26 straipsnyje nurodyta taikymo pradžios data].
2. Nuorodos į Direktyvą 2014/94/ES laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal IV priede pateiktą atitikties lentelę.

26 straipsnis
Įsigaliojimas ir taikymas

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

Jis taikomas nuo ... [šeši mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

I PRIEDAS

Ataskaitų teikimas

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

1. tikslų nustatymas

- a) transporto priemonių naudojimo masto 2025 m. gruodžio 31 d., 2030 m. gruodžio 31 d. ir 2035 m. gruodžio 31 d. projekcijos:
 - lengvosioms transporto priemonėms, atskirai nurodant elektrines lengvasias transporto priemones su baterijomis, lengvasias laidu įkraunamas hibridines transporto priemones ir vandenilines lengvasias transporto priemones;
 - sunkiosioms kelių transporto priemonėms, atskirai nurodant elektrines sunkiasias transporto priemones su baterijomis ir vandenilines sunkiasias transporto priemones;
- b) 2025 m. gruodžio 31 d., 2027 m. gruodžio 31 d., 2030 m. gruodžio 31 d. ir 2035 m. gruodžio 31 d. tikslai:
 - elektrinėms lengvosioms transporto priemonėms skirtai įkrovimo infrastruktūrai: įkrovimo stotelių skaičius ir atiduodamoji galia (įkrovimo stotelės klasifikuojamos pagal III priedą);
 - viešai neprieinamų įkrovimo stotelių, skirtų elektrinėms lengvosioms transporto priemonėms, plėtrai, jeigu taikytina;

- įkrovimo infrastruktūrai, skirtai elektrinėms sunkiosioms transporto priemonėms: įkrovimo stotelių skaičius ir atiduodamoji galia;
- viešai neprieinamų įkrovimo stotelių, skirtų elektrinėms sunkiosioms transporto priemonėms, plėtrai, jeigu taikytina;
- vandenilio pildymo stotelėms: degalų pildymo stotelių skaičius, jų pajėgumas ir esamos jungtys;
- prie kelių įrengtoms suskystinto metano pildymo stotelėms: degalų pildymo stotelių skaičius ir pajėgumas;
- suskystinto metano pildymo punktams TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose, įskaitant vietą (uostą) ir pajėgumus kiekviename uoste;
- elektros tiekimui nuo kranto TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose, įskaitant tikslią vietą (uostą) ir kiekvieno uoste esančio įrenginio pajėgumą;
- elektros tiekimui nuo kranto TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostuose, įskaitant vietą (uostą) ir pajėgumą;

- elektros tiekimui oro uoste stovintiems orlaiviams, įrenginių skaičiui kiekviename TEN-T pagrindinio tinklo oro uoste arba TEN-T visuotinio tinklo oro uoste;
 - kitiems nacionaliniams tikslams ir uždaviniams, kuriems nenustatyta Sąjungos masto privalomų tikslų, jeigu taikytina. Ataskaitoje turi būti nurodyta uostų, oro uostų ir geležinkelių alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrenginių vieta ir pajėgumas ar dydis;
2. naudojimo mastas: kai nurodomos 1 punkto b papunktyje nurodytos kategorijos, ataskaitose turi būti pateikta informacija apie tos infrastruktūros naudojimą;
3. įvairių rūšių transporto (kelių, geležinkelių, vandens ir oro) alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo nacionalinių tikslų, apie kuriuos pranešta, įgyvendinimo lygis:
- 1 dalies b punkte nurodytų visų atitinkamų rūšių transportui skirtos infrastruktūros (visų pirma, įkrovimo stotelių, elektrifikuotojo kelio sistemos (jeigu taikytina), vandenilio pildymo stotelių, elektros tiekimo nuo kranto jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose, suskystinto metano bunkerio TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose, kitos alternatyviųjų degalų infrastruktūros uostuose, elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams) diegimo tikslų įgyvendinimo lygis;
 - kai nurodomos įkrovimo priegios, pateikiamas viešosios ir privačios infrastruktūros santykis;
 - alternatyviųjų degalų infrastruktūros miestų transporto mazguose diegimas;

4. atvejų, kai valstybės narės pasinaudojo 3 straipsnio 6, 7 ir 8 dalyse, 4 straipsnio 6, 7 ir 8 dalyse ir 6 straipsnio 4 dalyje nustatytais nukrypti leidžiančiomis nuostatomis, apžvalga;
5. teisinės priemonės: informacija apie teises priemones, kurios gali būti teisėkūros, reguliavimo ar administracinės priemonės alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtojimui remti, pavyzdžiui, statybos leidimai, leidimai įrengti automobilių stovėjimo aikštelę, įmonių aplinkosauginio veiksmingumo sertifikavimas ir įkrovimo bei degalų pildymo stotelių koncesijos;
6. informacija apie politikos priemones, kuriomis remiamas nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimas, be kita ko:
 - tiesioginės paskatos įsigyti transporto priemones, kurios naudoja alternatyviuosius degalus, arba plėtoti infrastruktūrą;
 - galimybė pasinaudoti mokesčių paskatomis, taip propaguojant transporto priemones, kurios naudoja alternatyviuosius degalus, ir atitinkamą infrastruktūrą;
 - viešųjų pirkimų naudojimas alternatyviųjų degalų naudojimui remti, įskaitant bendrą pirkimą;
 - su paklausa susijusios nefinansinės paskatos, pavyzdžiui, galimybė lengviau patekti į apribojimų zonas, automobilių statymo politika ir specialios eismo juostos;

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

II PRIEDAS

Techninės specifikacijos

1. Techninės specifikacijos, skirtos elektros tiekimui kelių transportui
- 1.1. Motorinėms transporto priemonėms skirtos įprastos galios įkrovimo prieigos:
 - sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose kintamosios srovės įprastos galios įkrovimo prieigose įrengiami bent kištukiniai lizdai ar transporto priemonės 2 tipo jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-2:2017.
- 1.2. Motorinėms transporto priemonėms skirtos didelės galios įkrovimo prieigos:
 - sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose nuolatinės srovės įprastos galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-3:2014;
 - sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose kintamosios srovės didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent 2 tipo jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-2:2017;
 - sąveikumo tikslais elektrinėms transporto priemonėms skirtose nuolatinės srovės didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-3:2014.

1.3. L kategorijos motorinių transporto priemonių įkrovimo prieigos:

viešai prieinamose kintamosios srovės įkrovimo prieigose, skirtose L kategorijos elektrinėms transporto priemonėms iki 3,7 kW, sąveikumo tikslais turi būti įrengtas bent vienas iš šių elementų:

- a) 3A tipo kištukiniai lizdai arba transporto priemonės jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196–2:2017 (įkraunant 3 režimu);
- b) kištukiniai lizdai, atitinkantys standartą IEC 60884–1:2002⁺A1:2006⁺A2:2013 (įkraunant 1 režimu ar 2 režimu);

1.4. Elektriniams autobusams skirtos įprastos galios įkrovimo prieigos ir didelės galios įkrovimo prieigos:

- elektriniams autobusams skirtose kintamosios srovės įprastos galios įkrovimo prieigose ir didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent 2 tipo jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-2:2017;
- elektriniams autobusams skirtose nuolatinės srovės įprastos galios įkrovimo prieigose ir didelės galios įkrovimo prieigose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės ir nuolatinės srovės sistemos „Combo 2“ jungtys, kaip aprašyta standarte EN 62196-3:2014.

- 1.5. Elektrinių autobusų kontaktinės sąsajos automatiniam įtaise, veikiančiame 4 režimu, laikantis standarto EN 61851-23-1:2020, įrengiamos bent mechaninės ir elektrinės sąsajos, kaip apibrėžta standarte EN 50696:2021 dėl:
- infrastruktūroje sumontuoto automatinio prijungimo įtaiso (pantografo);
 - ant transporto priemonės stogo sumontuoto automatinio prijungimo įtaiso;
 - po transporto priemone sumontuoto automatinio prijungimo įtaiso;
 - infrastruktūroje sumontuoto, prie transporto priemonės šono ar ant stogo prijungiamo automatinio prijungimo įtaiso.
- 1.6. Sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo (nuolatinės srovės) jungčių techninės specifikacijos.
- 1.7. Keleivinių automobilių ir lengvųjų elektrinių transporto priemonių indukcinio statinio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.8. Sunkiųjų elektrinių transporto priemonių indukcinio statinio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.9. Keleivinių automobilių ir elektrinių lengvųjų transporto priemonių indukcinio dinaminio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.

- 1.10. Sunkiųjų elektrinių transporto priemonių indukcinio dinaminio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.11. Elektrinių autobusų indukcinio statinio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.12. Elektrinių autobusų indukcinio dinaminio belaidžio įkrovimo techninės specifikacijos.
- 1.13. Elektrifikuotojo kelio sistemos, skirtos dinaminiam oriniam elektros tiekimui pantografu sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms, techninės specifikacijos.
- 1.14. Elektrifikuotojo kelio sistemos, skirtos dinaminiam antžeminiam elektros tiekimui laidžiaisiais bėgiais keleiviniams elektriniams automobiliams, lengvosioms elektrinėms transporto priemonėms ir sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms, techninės specifikacijos.
- 1.15. L kategorijos elektrinių transporto priemonių baterijų keitimo techninės specifikacijos.
- 1.16. Jeigu techniškai įmanoma, keleivinių elektrinių automobilių ir lengvųjų elektrinių transporto priemonių baterijų keitimo techninės specifikacijos.
- 1.17. Jeigu techniškai įmanoma, sunkiųjų elektrinių transporto priemonių baterijų keitimo techninės specifikacijos.
- 1.18. Įkrovimo stotelių techninės specifikacijos, kuriomis užtikrinama prieiga naudotojams su negalia.

2. Elektrinių transporto priemonių įkrovimo sektoriaus komunikacijos techninės specifikacijos
 - 2.1. Elektrinės transporto priemonės ir įkrovimo prieigos komunikacijos (komunikacijos tarp transporto priemonės ir elektros tinklo) techninės specifikacijos.
 - 2.2. Įkrovimo prieigos ir įkrovimo prieigos valdymo sistemos komunikacijos (galinės sistemos komunikacijos) techninės specifikacijos.
 - 2.3. Įkrovimo prieigos operatoriaus, elektromobilumo paslaugų teikėjų ir e. tarptinklinio ryšio platformų komunikacijos techninės specifikacijos.
 - 2.4. Įkrovimo prieigos operatoriaus ir skirstymo sistemų operatorių komunikacijos techninės specifikacijos.
3. Techninės specifikacijos, skirtos vandenilio tiekimui kelių transporto priemonėms
 - 3.1. Lauke esantys vandenilio pildymo punktai, kuriuose tiekiamas dujinis vandenilis, naudojamas kaip motorinių transporto priemonių degalai, turi atitikti bent standarte EN 17127:2020 aprašytus sąveikumo reikalavimus.
 - 3.2. Vandenilio, tiekiamo motorinėms transporto priemonėms skirtuose vandenilio pildymo punktuose, kokybės charakteristikos turi atitikti standarte EN 17124:2022 aprašytus reikalavimus. Standarte taip pat aprašyti vandenilio kokybės užtikrinimo metodai.

- 3.3. Degalų tiekimo algoritmas turi atitikti standarto EN 17127:2020 reikalavimus.
- 3.4. Užbaigus jungčių sertifikavimo procesą pagal standartą EN ISO 17268:2020, motorinių transporto priemonių dujinio vandenilio pildymo jungtys turi atitikti bent tą standartą.
- 3.5. Sunkiosioms transporto priemonėms skirtų degalų pildymo punktų, kuriuose tiekiamas dujinis (suslėgtas) vandenilis, jungčių techninės specifikacijos.
- 3.6. Sunkiosioms transporto priemonėms skirtų degalų pildymo punktų, kuriuose tiekiamas suskystintas vandenilis, jungčių techninės specifikacijos.
- 4. Kelių transportui skirto metano techninės specifikacijos
 - 4.1. Motorinėms transporto priemonėms skirti suslėgtųjų gamtinių dujų (SGD) degalų pildymo punktai turi atitikti 20,0 MPa matuoklio (200 barų) slėgį 15 °C temperatūroje. Laikantis standarto EN ISO 16923:2018, leidžiamas didžiausias degalų tiekimo slėgis – 26,0 MPa su „temperatūros kompensavimu“.
 - 4.2. Jungties profilis turi atitikti Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos taisyklę Nr. 110, kurioje daroma nuoroda į standarto EN ISO 14469:2017 I ir II dalis.

- 4.3. Motorinėms transporto priemonėms skirti suskystinto metano pildymo punktai turi atitikti degalų tiekimo slėgį, kuris būtų mažesnis nei didžiausias leidžiamasis darbinis transporto priemonės bako slėgis, kaip nurodyta standarte EN ISO 16924:2018 „Gamtinių dujų degalinės. Transporto priemonėms skirtos SkGD stotys“. Be to, jungties profilis turi atitikti standartą EN ISO 12617:2017 „Kelių transporto priemonės. Suskystintų gamtinių dujų (SkGD) pildymo jungtis –3,1 MPa jungtis“.
5. Techninės specifikacijos, skirtos elektros tiekimui jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui
- 5.1. Elektros tiekimas jūrų laivams nuo kranto, įskaitant sistemų projektavimą, montavimą ir testavimą, turi atitikti bent standarto IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 technines specifikacijas, taikomas aukštosios įtampos kranto jungtims.
- 5.2. Aukštos įtampos kranto jungties kištukai, kištukiniai lizdai ir laivo jungtys turi atitikti bent standarto IEC 62613-1:2019 technines specifikacijas.
- 5.3. Elektros tiekimas vidaus vandenų laivams nuo kranto turi atitikti bent standartą EN 15869-2:2019 arba standartą EN 16840:2017, priklausomai nuo energijos reikalavimų.
- 5.4. Jūrų laivų baterijų įkrovimo nuo kranto prieigų techninės specifikacijos, nurodant jūrų laivų sujungiamumą ir sistemų sąveikumą.

- 5.5. Vidaus vandenų laivų baterijų įkrovimo nuo kranto prieigų techninės specifikacijos, nurodant vidaus vandenų laivų sujungiamumą ir sistemų sąveikumą.
- 5.6. Laivo ir uosto elektros tinklo komunikacijos sąsajų automatinėse elektros tiekimo nuo kranto ir baterijų įkrovimo sistemose, skirtose jūrų laivams, techninės specifikacijos.
- 5.7. Laivo ir uosto elektros tinklo komunikacijos sąsajų automatinėse energijos tiekimo nuo kranto ir baterijų įkrovimo sistemose, skirtose vidaus vandenų laivams, techninės specifikacijos.
- 5.8. Jeigu techniškai įmanoma, vidaus vandenų laivų baterijų keitimo ir įkrovimo krantinėje esančiose stotelėse techninės specifikacijos.
- 6. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirto vandenilio bunkeravimo techninės specifikacijos
 - 6.1. Vandeniliniams jūrų laivams skirtų dujinio (suslėgto) vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
 - 6.2. Vandeniliniams vidaus vandenų laivams skirtų dujinio (suslėgto) vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
 - 6.3. Vandeniliniams jūrų laivams skirtų suskystinto vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
 - 6.4. Vandeniliniams vidaus vandenų laivams skirtų suskystinto vandenilio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.

- 7. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirto metanolio bunkeravimo techninės specifikacijos
 - 7.1. Metanolio varomiems jūrų laivams skirtų metanolio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
 - 7.2. Metanolio varomiems vidaus vandenų laivams skirtų metanolio pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 8. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirto amoniako bunkeravimo techninės specifikacijos
 - 8.1. Amoniaku varomiems jūrų laivams skirtų amoniako pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
 - 8.2. Amoniaku varomiems vidaus vandenų laivams skirtų amoniako pildymo punktų ir bunkeravimo techninės specifikacijos.
- 9. Jūrų transportui ir vidaus vandenų transportui skirtų suskystinto metano pildymo punktų techninės specifikacijos
 - 9.1. Jūrų laivams, kuriems netaikomas Tarptautinis laivų, kuriais vežamos nesuskystintos dujos, statybos ir įrangos kodeksas (IGC kodeksas), skirti suskystinto metano pildymo punktai turi atitikti bent standartą EN ISO 20519:2017.

- 9.2. Vidaus vandenų laivams skirti suskystinto metano pildymo punktai turi atitikti bent standartą EN ISO 20519:2017 (5.3–5.7 dalys) tik sąveikumo tikslais.
10. Techninės degalų ženklavimo specifikacijos
- 10.1. Etiketė „Degalai. Tinkamumo transporto priemonei identifikavimas. Vartotojui skirtos informacijos grafinė išraiška“ turi atitikti standartą EN 16942:2016⁺A1:2021.
- 10.2. Etiketė „Transporto priemonių ir infrastruktūros suderinamumo identifikavimas. Vartotojui skirtos informacijos apie elektrinių transporto priemonių (EV) maitinimo šaltinį grafinė išraiška“ turi atitikti bent standartą EN 17186:2019.
- 10.3. Bendra alternatyviųjų degalų vieneto kainų palyginimo metodika, nustatyta Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2018/732¹.
- 10.4. Geležinkelių transportui skirtų elektros įkrovimo stotelių ir vandenilio pildymo įrenginių techninės specifikacijos.
-

¹ 2018 m. gegužės 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/732 dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/94/ES numatytos bendros alternatyviųjų degalų vienetų kainų palyginimo metodikos (OL L 123, 2018 5 18, p. 85).

III PRIEDAS

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

1. Valstybės narės savo elektrinių transporto priemonių diegimo ataskaitas turi teikti pagal šias kategorijas:
 - elektrinės transporto priemonės su baterijomis, atskirai nurodant M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ ir $N_{2/3}$ kategorijas;
 - laidu įkraunamos hibridinės transporto priemonės, atskirai nurodant M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ ir $N_{2/3}$ kategorijas.

2. Valstybės narės savo viešai prieinamų įkrovimo prieigų diegimo ataskaitas turi teikti pagal šias kategorijas:

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

3. Toliau nurodyti viešai prieinamos įkrovimo infrastruktūros duomenys turi būti teikiami atskirai lengvųjų transporto priemonių ir sunkiųjų transporto priemonių atveju:

- kiekvienos 2 punkte nurodytos kategorijos įkrovimo prieigų skaičius;
 - kiekvienos 2 punkte nurodytos kategorijos įkrovimo stotelių skaičius;
 - bendra suvestinė įkrovimo stotelių atiduodamoji galia.
-

IV PRIEDAS

Atitikties lentelė

Direktyva 2014/94/ES	Šis reglamentas
1 straipsnis	1 straipsnis
2 straipsnis	2 straipsnis
3 straipsnis	14 straipsnis
4 straipsnis	3, 4, 5, 9 ir 10 straipsniai
5 straipsnis	6 straipsnis
-	7 straipsnis
6 straipsnis	8 ir 11 straipsniai
-	12 straipsnis
-	13 straipsnis
7 straipsnis	19 straipsnis
8 straipsnis	22 straipsnis
9 straipsnis	23 straipsnis
10 straipsnis	15, 16 ir 24 straipsniai
	17 straipsnis
	18 straipsnis
-	20 straipsnis
-	21 straipsnis
	25 straipsnis
11 straipsnis	-
12 straipsnis	26 straipsnis
13 straipsnis	-
I priedas	I priedas
II priedas	II priedas
-	III priedas