



Брюксел, 25 май 2022 г.
(OR. fr, en)

9111/22

Междуинституционално досие:
2021/0223(COD)

TRANS 284
CLIMA 210
ECOFIN 431
AVIATION 89
MAR 112
ENV 435
ENER 172
CODEC 693
IND 168
COMPET 335

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	ST 8902/1/22 REV1 ST 10877/21 ADD1-ADD7
№ док. Ком.:	COM(2021) 559 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета - Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 14 юли 2021 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета, като част от пакета „Подготвени за цел 55“, предложение за регламент¹ за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива („AFIR“).
2. Предложението е предназначено да изиграе ключова роля в трансформацията на транспортния сектор и в постигането на неутралност по отношение на климата до 2050 г., тъй като основната му цел е да подкрепи разгръщането в целия Съюз на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане

¹ Документ ST 10877/21

с гориво в сектора на пътния транспорт, въздухоплаването и водния транспорт. Неговите основни разпоредби са насочени към постигане на следните цели:

- (i) да се гарантира наличието на достатъчна инфраструктурна мрежа за (пре)зареждане с електроенергия или (пре)зареждане с гориво на пътни превозни средства или плавателни съдове с алтернативни горива;
- (ii) да се осигурят алтернативи на използването на бордови двигатели (задвижвани с изкопаеми горива) за плавателните съдове на котвена стоянка или за спрелите въздухоплавателни средства, и
- (iii) да се гарантира пълната оперативна съвместимост и удобството за ползване на инфраструктурата.

II. РАЗГЛЕЖДАНЕ ОТ ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

3. Европейският парламент определи Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик – г-н Исмаил ЕРТУГ (DE, S&D). Очаква се Европейският парламент да приеме позицията си на пленарно заседание през септември 2022 г.
4. Европейският икономически и социален комитет и Комитетът на регионите приеха своите становища по горепосоченото предложение съответно на 9 декември 2021 г. и 26 януари 2022 г.
5. Сенатът на парламента на Чешката република, румънският парламент и австрийският парламент приеха становища относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност.

III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

6. На 16 юли 2021 г. работна група „Транспорт — интермодални въпроси и мрежи“ започна работа с общо представяне на предложението. Оценката на въздействието, извършена от Комисията², беше разгледана от работна група „Транспорт — интермодални въпроси и мрежи“ на 3 септември 2021 г.
7. На заседанието си от 9 декември 2021 г. Съветът ТТЕ (Транспорт) проведе ориентационен дебат, за да набележи по-нататъшната работа по досието.
8. По време на френското председателство обсъжданията продължиха редовно и интензивно в рамките на работната група.

² ST 10877/21 ADD 3 — ADD 5.

9. На 13 април 2022 г. в Комитета на постоянните представители също беше проведен дебат с цел задълбочаване на дискусиата и събиране на насоки от държавите членки по следните три аспекта:

- (i) зареждане с електроенергия на леки превозни средства;
- (ii) цели и изисквания за тежкотоварните превозни средства;
- (iii) цели и изисквания за морските пристанища.

10. Като се вземат предвид позициите, изразени от държавите членки по цялото предложение на Комисията, приложеният към настоящия доклад компромисен текст беше изменен, за да се вземат предвид няколко сериозни искания. Тези изменения се отнасят главно до следните аспекти:

- а) по отношение на зареждането с електроенергия на леки и тежкотоварни превозни средства (член 2, параграф 2а и членове 3 и 4):
- За леките превозни средства бяха въведени възможности за гъвкавост по отношение на общата мощност на зарядните паркове по протежение на TEN-T, за да се вземат предвид обективно различните случаи във връзка с равнищата на трафика, по-специално участъците от TEN-T със слаб трафик. Освен това по искане на значителен брой държави членки председателството добави допълнителна възможност за увеличаване на максималното разстояние между парковете за зареждане, предназначени за леки превозни средства, по участъците от мрежата TEN-T с много слаб трафик. С оглед на очаквания силен растеж на електромобилността във връзка с целите, които си е поставил Съюзът, трябваше да се постигне баланс между необходимостта да се осигури достатъчна наличност на инфраструктура за зареждане, от една страна, за да са сигурни всички водачи, че ще намират зарядна точка на редовни разстояния, съвместими с пробегата на тези превозни средства, и очакваното високо ниво на обслужване по TEN-T, и необходимостта от ефективни инвестиции, от друга страна, като се избягва прекомерното оборудване с оглед на трафика. Въведена е и разпоредба, която позволява на държавите членки, с решение на Комисията, да преустановят прилагането на изискванията, предвидени в проекта за регламент, по отношение на мощността на електроенергията за зареждане, предоставяна чрез зарядни точки за всяко електрическо превозно средство, регистрирано на територията на държава членка, или да прилагат по-ниски нива на изисквания, когато делът на регистрираните електрически превозни

средства надвишава определен праг и е доказано, че тези изисквания оказват неблагоприятно въздействие върху частните инвестиции.

Що се отнася до електрическите тежкотоварни превозни средства, като се има предвид, че през следващите няколко години се очакват промени, по-специално по отношение на стандартите за зареждане, и че равнището на развитие на пазара е по-слабо, отколкото за леките превозни средства, беше приет постепенен подход по отношение на разгръщането на инфраструктурата, насърчаващ логиката на коридорите, който да започне през 2025 г. с цел обхващане на всички пътища, разположени по TEN-T, през 2030 г. В допълнение бяха въведени възможности за гъвкавост по отношение на общата мощност на парковете за зареждане по протежение на TEN-T по същите причини като за леките превозни средства по участъците от TEN-T със слаб трафик. И накрая, по искане на значителен брой държави членки председателството добави допълнителна възможност за увеличаване на максималното разстояние между парковете за зареждане, предназначени за тежкотоварни автомобили, по участъците от мрежата TEN-T с много слаб трафик. В действителност разходите за станции за зареждане на тежкотоварни автомобили са много по-високи, отколкото за леките превозни средства, а тежкотоварният транспорт е организиран главно като част от професионални дейности, така че потребителите по-малко се влияят от опасения за пробег на превозните средства.

Тези възможности за гъвкавост ще бъдат редовно оценявани от държавите членки и нотифицирани на Комисията, която може да ги преразгледа при бъдещи прегледи.

Освен това за всички пътни превозни средства беше въведена и възможността да се вземат предвид станциите, разположени до 3 километра от входовете или изходите на TEN-T, с цел адаптиране към различните случаи в Съюза.

- б) по отношение на зареждането с водород на пътни превозни средства (член б): за да се гарантира, че инвестициите могат да бъдат възможно най-ефективни и с цел адаптиране към технологичното развитие, на този етап беше решено изискванията да се съсредоточат върху разгръщането на инфраструктура за зареждане с газообразен водород по основната мрежа на TEN-T, като се обърне специално внимание на градските възли и мултимодалните центрове.

Развитието в този сектор ще бъде редовно оценявано от Комисията с цел адаптиране и допълване на изискванията, когато е необходимо;

- в) по отношение на ергономията на инфраструктурата за зареждане с електроенергия (член 5) и инфраструктурата за зареждане с водород (член 7): нуждите на ползвателите от различни варианти за плащане и показване на цените са взети изцяло под внимание, като същевременно се ограничават непропорционалните инвестиции, по-специално в съществуващата инфраструктура;
- г) по отношение на бреговото електрозахранване в морските пристанища (член 9): по-специално разпоредбите са приведени в пълно съответствие с предложението FuelEUMaritime, особено с освобождаванията;
- д) по отношение на доставката на електроенергия на спрели въздухоплавателни средства (член 12): разпоредбите бяха изяснени и ограниченията на малките летища бяха взети предвид;
- е) по отношение на създаването на национални рамки за политиката (член 13) и на докладването (член 14 и приложение I): разпоредбите бяха рационализирани;
- ж) по отношение на процедурата за мониторинг на напредъка (член 16), тя беше изяснена;
- з) по отношение на информацията за ползвателите (член 17), разпоредбите бяха уточнени и изяснени;
- и) по отношение на предоставянето на данни (член 18), разпоредбите бяха изяснени и приведени в съответствие с предложението за директива за ИТС и връзката с тази директива беше изяснена;
- й) по отношение на общите технически спецификации (член 19 и приложение II), членът и приложението бяха опростени и изяснени;
- к) по отношение на клаузата за преразглеждане (член 22), нейното съдържание беше уточнено, по-специално чрез въвеждането на специален преглед за тежкотоварните превозни средства в краткосрочен план с оглед на очакваните значителни промени;
- л) и накрая, беше въведена дата на прилагане на регламента (член 24).

11. На заседанията си от 18 и 20 май Комитетът на постоянните представители разгледа и одобри текста, поместен в приложението към настоящата бележка, с оглед на постигането на общ подход.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

12. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да постигне общ подход по предложението за регламент³ за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС, въз основа на компромиса, изложен в приложението към настоящия доклад.

³ Документ ST 10877/21

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на
Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета**

(Текст от значение за ЕИО)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

⁴ ОВ С , , стр. .

⁵ ОВ С , , стр. .

- 1) С Директива 2014/94/ЕС⁶ е определена рамка за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. В съобщението на Комисията относно прилагането на тази директива⁷ се посочва неравномерното развитие на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в рамките на Съюза и липсата на оперативна съвместимост и удобство за ползване. Отбелязва се, че липсата на ясна обща методика за определяне на цели и приемане на мерки съгласно националните рамки за политиката, изисквани от Директива 2014/94/ЕС, е довела до ситуация, при която равнището на амбиция при определянето на цели и политиките за подкрепа се различава значително в отделните държави членки.
- 2) В различни инструменти на Съюза вече бяха определени цели за възобновяемите горива. Директива 2018/2001/ЕС⁸, например, определи цел от 14% на пазарния дял на използваните в транспортния сектор горива от възобновяеми енергийни източници.
- 3) С Регламент (ЕС) 2019/631⁹ и Регламент (ЕС) 2019/1242¹⁰ вече са определени стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, както и от някои тежкотоварни превозни средства. Тези инструменти следва да ускорят навлизането по-специално на превозни средства с нулеви емисии, като по този начин ще създадат търсене на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.

⁶ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

⁷ COM(2020)789 final.

⁸ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

⁹ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

¹⁰ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

- 4) С инициативите ReFuelEU Aviation¹¹ и FuelEU Maritime¹² следва да се засилят производството и навлизането на устойчиви алтернативни горива във въздушния и в морския транспорт. Въпреки че изискванията за използването на горива, що се отнася до устойчивите авиационни горива, могат да разчитат до голяма степен на съществуващата инфраструктура за презареждане с гориво, са необходими инвестиции за електрозахранването на спрелите въздухоплавателни средства. Инициативата FuelEU Maritime определя изисквания, по-специално за бреговото електрозахранване, които могат да бъдат изпълнени само ако пристанищата по трансевропейската транспортна мрежа разполагат в достатъчна степен с внедрено брегово електрозахранване. Тези инициативи обаче не съдържат разпоредби относно необходимата инфраструктура за горива, която е предпоставка за постигането на целите.
- 5) Поради това всички видове транспорт следва да бъдат обхванати от един инструмент, в който следва да бъдат взети предвид различни алтернативни горива. Използването на технологии за задвижване с нулеви емисии е на различни етапи на развитие при различните видове транспорт. По-специално в сектора на автомобилния транспорт се наблюдава бързо навлизане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. На разположение на пазарите са и пътни превозни средства с водородни горивни елементи. Освен това по-малките плавателни съдове, задвижвани с водород или с акумулатори, и влаковете с водородни горивни елементи понастоящем се внедряват в различни проекти и в първоначални търговски сделки, като през следващите години се очаква цялостна търговска реализация. От друга страна, секторите на въздухоплаването и водния транспорт продължават да зависят от течните и газообразните горива, тъй като се очаква решенията за задвижване с нулеви и ниски емисии да навлязат на пазара едва около 2030 г., а дори още по-късно за сектора на въздухоплаването, и пълната пазарна реализация отнема време. Използването на изкопаеми газообразни или течни горива е възможно само ако следва недвусмислен път на декарбонизация, което е в съответствие с дългосрочната цел за неутралност по отношение на климата в Съюза и изисква все по-голямо смесване или замяна с възобновяеми горива, като например биометан, биогорива от ново поколение или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични, парафинови, газообразни и течни горива.

¹¹ COM(2021)561.

¹² COM(2021)562.

- 6) Тези биогорива, парафинови и синтетични горива, заместващи дизеловото гориво, бензина и горивото за реактивни двигатели, могат да бъдат произведени от различни суровини и да бъдат смесвани с изкопаеми горива при много високи съотношения на смесване. Те подлежат на техническа употреба с малки адаптации при съвременните технологии за превозни средства. Възобновяемият метанол може да се използва в корабоплаването по вътрешните водни пътища и в морския транспорт на къси разстояния. Синтетичните и парафиновите горива имат потенциал да намалят използването на източници на изкопаеми горива при снабдяването на транспорта с енергия. Всички тези горива могат да бъдат разпространявани, съхранявани и използвани с наличната инфраструктура или, при необходимост, с инфраструктура от същия тип.
- 7) Втечненият метан вероятно ще продължи да играе роля в морския транспорт, където понастоящем не съществува икономически жизнеспособна технология за задвижване с нулеви емисии. В съобщението относно стратегията за интелигентна и устойчива мобилност се посочва, че корабите с нулеви емисии, плаващи по море, ще бъдат готови за пазара до 2030 г. Преобразуването на флота следва да се извършва постепенно поради дългия срок за експлоатация на корабите. За разлика от морския транспорт при транспорта по вътрешните водни пътища, където плавателните съдове обикновено са по-малки, а разстоянията по-къси, технологиите за задвижване с нулеви емисии, като например водород и електроенергия, следва да навлязат на пазарите по-бързо. Очаква се втечненият метан да престане да играе съществена роля в този сектор. Трябва да се засили декарбонизацията при транспортните горива като втечен метан, например чрез смесване/заместване с втечен биометан или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газообразни горива на основата на електроенергия (газ на основата на електроенергия, е-газ). Тези декарбонизирани горива могат да се използват в същата инфраструктура като газообразните изкопаеми горива, като по този начин се дава възможност за постепенно преминаване към декарбонизирани горива.
- 8) В сектора на тежкотоварния автомобилен транспорт камионите с втечен метан са напълно утвърдени. От една страна, общите сценарии, залегнали в основата на Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и Плана за постигане на целите в областта на климата, както и преразгледаните сценарии за моделиране на пакета „Подготвени за цел 55“ предполагат до известна степен ограничена роля на газообразните горива, чиято декарбонизация в тежкотоварния автомобилен транспорт се засилва, по-специално в сегмента на превоза на дълги разстояния. Освен това се очаква превозните средства с ВПГ и СПГ, за които вече е налице достатъчна инфраструктурна мрежа в Съюза, постепенно да бъдат заменени от привоци с нулеви емисии, поради което се счита, че е необходима само ограничена целева политика за разгръщане на инфраструктура за втечен метан, която може да доставя и декарбонизирани горива, за да се запълни оставащият недостиг по основните мрежи.

- (8а) С настоящия регламент следва да се определят задължителни минимални цели за разгръщането на публично достъпни инфраструктури за зареждане с електроенергия или за презареждане с гориво за пътни превозни средства.
- (8б) Публично достъпните зарядни точки или точки за презареждане с гориво включват например частно притежавани зарядни точки или точки за презареждане с гориво, които са обществено достъпни и се намират в публични или частни имоти, като например обществени паркинги или паркинги на супермаркети. Зарядна точка или точка за презареждане с гориво, разположена в обществено достъпен частен имот, следва да се счита за публично достъпна и в случаите, когато достъпът е ограничен до определена обща група ползватели, например клиенти. Зарядните точки или точките за презареждане с гориво за схемите за споделено ползване на автомобили следва да се считат за публично достъпни само ако достъпът до тях е изрично разрешен за ползватели от трети страни. Зарядните точки или точките за презареждане с гориво, разположени в частни имоти, достъпът до които е ограничен до определен кръг лица, като например паркинги в административни сгради, до които имат достъп само служители или упълномощени лица, не следва да се считат за публично достъпни зарядни точки или точки за презареждане с гориво.
- (8в) Зарядна станция е физическата инсталация за зареждане на електрически превозни средства. Всяка станция има теоретична максимална изходна мощност, изразена в kW. Всяка станция има най-малко една зарядна точка, която може да обслужва едновременно само по едно превозно средство. Броят на зарядните точки в дадена зарядна станция определя броя на превозните средства, които могат да бъдат зареждани с електроенергия в тази станция във всеки един момент. Когато в даден момент в зарядната станция се зареждат повече от едно превозни средства, максималната изходна мощност се разпределя за различните зарядни точки, така че мощността, осигурена във всяка отделна зарядна точка, да е по-малка от изходната мощност на тази станция. Зарядният център се състои от една или повече зарядни станции на определено място, като може да включва и намиращите се в непосредствена близост специални паркинги. За целите, определени в настоящия регламент по отношение на зарядните центрове, минималната изходна мощност, необходима за тези зарядни центрове, може да бъде осигурена от една или повече станции за зареждане с електроенергия.

- 9) Разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия за лекотоварни електрически превозни средства в рамките на Съюза е неравномерно. По-нататъшно неравномерно разпространение би застрашило навлизането на тези превозни средства, като ще ограничи свързаността в Съюза. Продължаващите различия в амбициите и подходите в политиката на национално равнище няма да създадат дългосрочната сигурност, необходима за значителни пазарни инвестиции. Поради това задължителните минимални цели за държавите членки на национално равнище следва да предоставят насоки за политиката и да допълнят националните рамки на политиката. Този подход следва да комбинира целите относно националния автомобилен парк и целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа. Целите относно националния автомобилен парк следва да гарантират, че навлизането на превозни средства във всяка държава членка е съчетано с разгръщането на достатъчна публично достъпна инфраструктура за зареждане. Целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа следва да гарантират пълно покритие с електрически зарядни точки на основните пътни мрежи на Съюза и по този начин да осигурят лесно и безпроблемно пътуване в целия Съюз.
- 10) Целите относно националния автомобилен парк следва да се определят въз основа на общия брой регистрирани електрически превозни средства в съответната държава членка при спазване на обща методика, която отчита технологичното развитие, като например увеличаване пробег на електрическите превозни средства или нарастващото навлизане на пазара на зарядни точки за бързо зареждане, които поотделно могат да зареждат с електроенергия по-голям брой превозни средства в сравнение с нормалните зарядни точки. Методиката трябва да взема предвид и различните модели на зареждане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. Методиката, определяща целите относно националния автомобилен парк въз основа на общата максимална изходна мощност на публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия, следва да позволява гъвкавост за прилагането на различни технологии за зареждане с електроенергия в държавите членки.

- 11) Прилагането в държавите членки следва да гарантира, че са инсталирани достатъчно на брой публично достъпни зарядни точки, по-специално в станциите на обществения транспорт, като например пристанищни пътнически терминали, летища или железопътни гари. Следва също така да се разгърне достатъчен брой публично достъпни зарядни точки за бързо зареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства, за да се увеличи удобството за потребителите, по-специално в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, за да се гарантира пълна трансгранична свързаност и да се даде възможност на електрическите превозни средства да се движат в целия Съюз. Разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия следва да бъде преди всичко резултат от частни пазарни инвестиции. Държавите членки обаче могат, при спазване на изискванията на правото на Съюза относно държавните помощи, да подкрепят разгръщането на необходимата инфраструктура в случаите, когато пазарните условия изискват публична подкрепа, докато не бъде създаден напълно конкурентен пазар.
- (11a) В зависимост от конкретните обстоятелства в дадена държава членка изискванията за предоставяне чрез публично достъпни зарядни станции на фиксирани общи изходни мощности за всяко регистрирано електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, може вече да не са оправдани, в случай че това оказва неблагоприятно въздействие, като обезкуражава частните инвестиции, особено поради риска от свръхпредлагане в средносрочен план. Този риск може да е свързан с факта, че са инсталирани голям брой частни зарядни точки, които отговарят на нуждите на ползвателите, или че степента на използване на публично достъпни зарядни станции е ниска в сравнение с първоначалните допускания, в резултат на което общата изходна мощност чрез публично достъпни зарядни станции е достигнала непропорционално високо равнище в сравнение с действителното използване на такива станции. В този случай съответната държава членка следва да може да поиска разрешение да прилага по-ниски изисквания от определените в настоящия регламент по отношение на нивото на общата изходна мощност или да прекрати прилагането на тези изисквания. Делът на електрически лекотоварни превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия, в сравнение с общия парк от лекотоварни превозни средства, регистрирани на територията на дадена държава членка, следва да е достигнал най-малко 20%. Държавата членка следва надлежно да обоснове искането си.

- 13) Тежкотоварните електрически превозни средства се нуждаят от изцяло различна инфраструктура за зареждане с електроенергия в сравнение с лекотоварните превозни средства. Понастоящем в Съюза почти липсва публично достъпна инфраструктура за тежкотоварни електрически превозни средства. Комбинираният подход към целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа, с подходящо разграничение между основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, целите за инфраструктура за нощно зареждане и целите, свързани с градските възли или зоните в близост до тях, следва да гарантира, че в целия Съюз е установено достатъчно покритие на публично достъпна инфраструктура за електрически тежкотоварни превозни средства в подкрепа на очакваното навлизане на пазара на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии.
- 14) По трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат разположени достатъчно на брой публично достъпни бързи зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, за да се гарантира пълна свързаност в Съюза. Тази инфраструктура следва да разполага с достатъчна мощност, за да позволи зареждането с електроенергия на превозното средство в рамките на регламентираното време за почивка на водача. С цел да се вземе предвид времето, необходимо за планирането, проектирането и изграждането на инфраструктурата за зареждане с електроенергия, което може да включва разширяване или модернизиране на електроенергийната мрежа в определени райони, придобиването на земя, екологичните разрешения и/или възлагането на обществени поръчки, както и с цел адаптиране към постепенното навлизане на електрически тежкотоварни превозни средства, публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия на тези превозни средства следва да бъде разгърната постепенно от 2025 г. с оглед до 2030 г. да бъде обхваната цялата трансевропейска транспортна мрежа.
- (14a) За разгръщането и местоположението на инфраструктурата за презареждане с водород по трансевропейската транспортна мрежа всички станции за презареждане с водород, които трябва да бъдат разположени по пътната трансевропейска транспортна мрежа, следва да се намират на пътя от трансевропейската транспортна мрежа или в периметър до 3 km шофиране от най-близкия изход на път от трансевропейската транспортна мрежа.

- (146) Някои държави членки са в процес на модернизиране на участъци от мрежата TEN-T, за да изпълнят изискванията, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013¹³. Когато модернизират мрежата, за да отговорят на изискванията, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013, държавите членки следва да се стремят да гарантират, че изискванията за разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и гориво в мрежата TEN-T, определени в настоящия регламент, се прилагат по всеобхватен начин, за да се избегне блокирането на активи, и по начин, който гарантира координирано прилагане на двата регламента.
- 15) Инфраструктурата за зареждане с електроенергия по трансевропейската транспортна мрежа следва да бъде допълнена с публично достъпна инфраструктура за бързо зареждане в градските възли или в близост до тях. По-специално тази инфраструктура е необходима за осигуряване на възможности за зареждане за камионите за доставка, както и за зареждане на мястото на местоназначение за товарните автомобили, извършващи превози на дълги разстояния, а с оглед на целта, свързана с националния автомобилен парк, следва да бъдат осигурени зарядни точки за лекотоварните превозни средства и в градските зони. В допълнение към бързите зарядни точки по мрежата и в градските възли или в близост до тях, тежкотоварните превозни средства следва да могат да използват публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия по основната транспортна мрежа и за нощно зареждане, по-специално в подкрепа на електрификацията на сектора на превозите на дълги разстояния.

¹³ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

- (15a) За да се избегнат инвестиции, които биха били несъразмерни в сравнение с обема на трафика по някои пътища от трансевропейската транспортна мрежа, държавите членки следва да могат да предвидят един център да обслужва и двете посоки на пътуване, като същевременно отговаря на другите приложими изисквания по отношение на отстоянието, изходната мощност и броя на зарядните точки в центровете, които са приложими за една посока на движение, или да се намали общата изходна мощност на зарядните центрове, предназначени за леки или тежкотоварни превозни средства, разположени по пътища от трансевропейската транспортна мрежа с нисък обем на трафика съответно на лекотоварни или на тежкотоварни превозни средства и когато инфраструктурата за зареждане с електроенергия не може да бъде обоснована от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи. Със същата цел държавите членки следва също така да могат да разрешат по-голямо максимално разстояние между публично достъпните зарядни центрове, предназначени за лекотоварни или тежкотоварни превозни средства, в случаите на пътища от основната мрежа на TEN-T с много малък обем на трафика.
- (15a2) Предвид островната география на Кипър, липсата на сухопътна връзка с други държави членки и континента и ограничения обхват на пътната мрежа TEN-T, движението на тежки превозни средства на дълги разстояния в тази държава членка е ограничено. Освен това, като се има предвид ограниченият дневен пробег на тежкотоварните електрически превозни средства в тази държава членка, техните нужди от зареждане ще бъдат покрити предимно от капацитет за нощно зареждане в частни обекти, като например складове. Следователно Кипър би бил обект на непропорционални и ненужни задължения, ако трябваше да гарантира минимално покритие на публично достъпните зарядни центрове, предназначени за тежкотоварни превозни средства на неговата територия, на същото равнище като определеното в настоящия регламент по отношение на общата изходна мощност на центровете, разположени по мрежата TEN-T, и максималното разстояние между тях. Следователно Кипър следва да може да представи на Комисията обосновано искане да му се разреши да прилага по-ниски изисквания в това отношение, при условие че ако бъде разрешено такова искане, то няма да възпрепятства движението на тежкотоварни електрически превозни средства в тази държава членка.

- (15б) Собствениците на електрически превозни средства следва да започнат да използват в голяма степен зарядни точки в собствени помещения или на колективни паркинги в жилищни и нежилищни сгради. Въпреки че разгръщането на инфраструктура за полагане на кабели и разполагането на зарядни точки в тези сгради се регулира от Директива 2010/31/ЕС, държавите членки следва да вземат предвид наличието на такава частна инфраструктура, когато планират разполагането на публично достъпни зарядни точки.
- 16) Разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия за тежкотоварни превозни средства е еднакво важно и за частните обекти, като например в частни депа и логистични центрове, за да се осигури зареждане през нощта и на мястото на местоназначение. Публичните органи могат да предприемат мерки в контекста на установяването на своите преразгледани национални рамки за политиката, за да се гарантира, че е осигурена подходяща инфраструктура за зареждане през нощта и на мястото на местоназначение.
- 19) Възможността за разработване на усъвършенствани цифрови услуги, включително платежни решения, основани на договори, и за гарантиране на прозрачна информация за ползвателите чрез цифрови средства зависи от внедряването на цифрово свързани и интелигентни зарядни точки, които спомагат за създаването на цифрово свързана и оперативно съвместима инфраструктура¹⁴. Интелигентните зарядни точки следва да включват набор от физически характеристики и технически спецификации (апаратна част и програмно осигуряване), необходими за динамично изпращане и получаване на данни, което прави възможен потока от информация между участниците на пазара, зависещи от тези данни, за да се развие напълно опитът по отношение на зареждането с електроенергия, а именно операторите на зарядни точки, доставчиците на услуги за мобилност, платформите за е-роуминг, операторите на разпределителни системи и в крайна сметка крайните потребители.

¹⁴ В съответствие с принципите, определени в Европейската рамка за оперативна съвместимост — стратегия за прилагане, COM/2017/0134 final.

- 20) Интелигентните измервателни системи, определени в Директива (ЕС) 2019/944¹⁵, дават възможност за динамично предоставяне на данни, което е необходимо, за да се гарантира стабилността на електроенергийната мрежа и да се насърчи рационалното използване на услугите за зареждане. Като предоставят динамично измерване на консумацията на енергия и точна и прозрачна информация относно разходите, и в комбинация с интелигентните зарядни точки, измервателните системи насърчават зареждането с електроенергия в часовете на ниско общо потребление и ниски цени на електроенергията. Използването на интелигентни измервателни системи в комбинация с интелигентни зарядни точки може да оптимизира зареждането, което е от полза за електроенергийната система и за крайния потребител. Държавите членки следва да насърчат използването на интелигентни измервателни системи за зареждане на електрически превозни средства на публично достъпни зарядни станции, когато това е технически осъществимо и икономически обосновано, и да гарантират, че тези системи отговарят на изискванията, определени в член 20 от Директива (ЕС) 2019/444.
- 21) Нарастването на броя на електрическите превозни средства в автомобилния, железопътния, морския и други видове транспорт ще изисква операциите по зареждане да бъдат оптимизирани и управлявани по начин, който не води до претоварване и позволява напълно да се извлече полза от разполагаемостта на електроенергия от възобновяеми източници и ниските цени на електроенергията в системата. Интелигентното зареждане с електроенергия по-специално може допълнително да улесни интегрирането на електрическите превозни средства в електроенергийната система, тъй като то дава възможност за оптимизация на потреблението чрез агрегиране и въз основа на цените. Интегрирането на системата може да бъде допълнително улеснено чрез двупосочно зареждане (подаване от превозните средства към електрическата мрежа). Поради това интелигентното зареждане следва да получи подкрепа от гледна точка на всички нормални зарядни точки, изградени или санирани след датата на прилагане на настоящия регламент, в които превозните средства обикновено биват паркирани за по-дълго време.

¹⁵ Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за изменение на Директива 2012/27/ЕС (ОВ L 158, 14.6.2019 г., стр. 125).

- 22) Развитието на инфраструктурата за електрически превозни средства, взаимодействието на тази инфраструктура с електроенергийната система и правата и отговорностите, възложени на различните участници на пазара на електрическа мобилност, трябва да бъдат в съответствие с принципите, установени съгласно Директива (ЕС) 2019/944. В този смисъл операторите на разпределителни системи следва да си сътрудничат на недискриминационен принцип с всяко лице, което създава или експлоатира публично достъпни зарядни точки. Достъпът на доставчиците на електроенергия в Съюза до зарядните точки следва да не засяга дерогациите по член 66 от Директива (ЕС) 2019/944.
- 23) Създаването и експлоатацията на зарядни точки за електрически превозни средства следва да се развие като конкурентен пазар с открит достъп за всички страни, заинтересовани от разгръщането или експлоатацията на зарядната инфраструктура. С оглед на ограничените алтернативни местоположения по магистралите съществуващите концесии за магистрала, като например за конвенционални станции за презареждане с гориво или зони за почивка, будят особена загриженост, тъй като те могат да продължат за много дълъг период от време и понякога изобщо нямат определена крайна дата. Държавите членки следва да се стремят, доколкото е възможно и в съответствие с Директива (ЕС) 2014/23¹⁶, да възлагат на конкурентна основа нови концесии, специално за станции за зареждане с електроенергия във или в близост до съществуващи зони за почивка по магистралите, за да се ограничат разходите за разгръщане и да се даде възможност за навлизане на нови участници на пазара.

¹⁶ Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1).

- 24) Прозрачността на цените е от решаващо значение, за да се гарантират безпроблемно и лесно зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативни горива, следва да получават точна ценова информация преди началото на услугата по зареждане с електроенергия или презареждане с гориво. Цената следва да се съобщава по ясно структуриран начин, за да се даде възможност на крайните ползватели да установят различните ценови елементи, начислявани от оператора, за да изчислят цената на дадена зарядна сесия и да предвидят общите разходи. Това изискване не следва да засяга правото на държавите членки да определят приложимата единична цена на електроенергията, зареждана от зарядна станция, в съответствие с Директива 98/6/ЕО.
- 25) Появяват се нови услуги в подкрепа на използването на електрически превозни средства, които дават основа за развитието на услуги за интегриране в мрежата. Стимулите, предоставяни от държавите членки, както и обвързващите мерки, като например задължителен капацитет за роуминг на определени зарядни точки, изиграха значителна роля за развитието на тези услуги. Субектите, които предлагат такива услуги, като например доставчиците на услуги за мобилност, следва да могат да работят при справедливи пазарни условия. По-конкретно операторите на зарядни точки не следва да предоставят ненужно преференциално третиране на някого от тези доставчици на услуги, например чрез необосновано диференциране на цените, което може да възпрепятства конкуренцията и в крайна сметка да доведе до по-високи цени за потребителите. Комисията следва да наблюдава развитието на пазара за зареждане с електроенергия. При преразглеждането на регламента Комисията ще предприема действия, когато това се налага от развитието на пазара, като например ограничения на услугите за крайните ползватели или стопански практики, които могат да ограничат конкуренцията.

- 26) Степента на пазарно навлизане на моторните превозни средства, задвижвани с водород, понастоящем е много малка. Изграждането на достатъчна инфраструктура за зареждане с водород обаче е от съществено значение, за да се даде възможност за широкомащабно навлизане на моторни превозни средства, задвижвани с водород, както е предвидено в стратегията на Комисията за използването на водорода за неутрална по отношение на климата Европа¹⁷. Понастоящем точки за презареждане с водород са разположени в едва няколко държави членки и в по-голямата си част те не са подходящи за тежкотоварни превозни средства, което не позволява движението на превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз. Задължителните цели за разполагане на публично достъпни точки за презареждане с водород следва да гарантират, че по основната трансевропейска транспортна мрежа е разположена достатъчно гъста мрежа от точки за презареждане с водород, така че да бъде възможно безпроблемно пътуване на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз. За разгръщането и местоположението на инфраструктурата за презареждане с водород по трансевропейската транспортна мрежа всички станции за презареждане с водород, които трябва да бъдат разположени по пътната трансевропейска транспортна мрежа, следва да се намират на пътя от трансевропейската транспортна мрежа или в периметър до 10 km шофиране от най-близкия изход на път от трансевропейската транспортна мрежа.
- 27) За да се гарантира, че превозните средства, задвижвани с водород, са в състояние да презареждат гориво във или около местоназначението си, което обикновено се намира в градска зона, държавите членки следва да анализират най-доброто местоположение на станциите за презареждане и в този контекст да обмислят разполагането на такива станции в градски възли, както е определено в Регламент (ЕС) № 1315/2013, или в близост до тях, или в мултимодални центрове, тъй като те са не само типичното местоназначение за тежкотоварните превозни средства, но биха могли да обслужват с водород и други видове транспорт, като например железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища.

¹⁷ COM(2020) 301 final.

- 28) На този ранен етап от разгръщането на пазара все още съществува известна неопределеност по отношение на вида превозни средства, които ще навлязат на пазара, и по отношение на видовете технологии, които ще бъдат широко използвани. Както се посочва в съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегия за водорода за неутрална по отношение на климата Европа“¹⁸, сегментът на тежкотоварните превозни средства е определен като най-вероятният сегмент, който най-рано ще премине към масово използване на превозни средства, задвижвани с водород. Поради това инфраструктурата за презареждане с водород следва предварително да се съсредоточи върху този сегмент, като същевременно позволи на лекотоварните превозни средства да зареждат гориво в публично достъпни станции за презареждане с водород. За да се гарантира оперативна съвместимост, всички публично достъпни водородни станции следва да предоставят водород в газообразно състояние поне под налягане от 700 бара. При изграждането на инфраструктура следва да се вземе предвид и появата на нови технологии, като например течния водород, които позволяват да бъдат обхванати повече тежкотоварни превозни средства и са предпочитаният технологичен избор на някои производители на превозни средства.
- 29) В Съюза са създадени редица точки за презареждане с втечен метан, които вече осигуряват магистралната линия за движението на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с втечен метан. Основната трансевропейска транспортна мрежа следва да продължи да бъде основата за разгръщането на инфраструктурата за втечен метан и постепенно за втечен биометан, тъй като тя обхваща основните транспортни потоци и позволява трансгранична свързаност в целия Съюз. В Директива 2014/94/ЕС се препоръчва такива точки за презареждане с гориво да бъдат инсталирани на всеки 400 km по основната трансевропейска транспортна мрежа, но за постигането на тази цел остават определени ограничени пропуски по мрежата. До 2025 г. държавите членки следва да постигнат тази цел и да запълнят оставащите пропуски, след което целта следва да престане да бъде приложима.

¹⁸ COM(2020) 301 final.

- 30) Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативно гориво, следва да могат да зареждат с електроенергия ad hoc или да презареждат с гориво ad hoc и лесно и удобно да плащат във всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво, без да е необходимо да сключват договор с оператора на зарядната точка или точката за презареждане или с доставчик на услуги за мобилност. Поради това за зареждане ad hoc с електроенергия или презареждане с гориво всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане следва да приемат платежните инструменти, които са широко използвани в Съюза, и по-специално електронни плащания чрез терминалите и устройствата, използвани за платежни услуги. Прилагането във времето на това задължение следва да бъде отложено за инфраструктурите, разгърнати преди настоящият регламент да започне да се прилага. Дори когато в зарядната точка или в точката за презареждане се предлагат плащания по договор, този метод на плащане ad hoc следва винаги да бъде на разположение на потребителите.
- 31) Транспортната инфраструктура следва да създава условия за безпрепятствена мобилност и достъпност за всички потребители, включително за хората с увреждания и възрастните хора. По принцип местоположението на всички станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, както и самите станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво следва да бъдат проектирани по такъв начин, че да могат да се използват от възможно най-голяма част от хората, по-конкретно от възрастни хора, лица с намалена подвижност и лица с увреждания. Това следва да включва например осигуряване на достатъчно пространство около паркинга, гарантиране, че зарядната станция не е монтирана на бордюра, че бутоните или екранът на зарядната станция се намират на подходяща височина и теглото на кабелите за зареждане с електроенергия и маркучите за презареждането с гориво е такова, че хората, които са с ограничена сила, могат лесно да боравят с тях. Освен това следва да бъде достъпен и потребителският интерфейс на съответните станции за зареждане. В този смисъл за инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво следва да се прилагат изискванията за достъпност в Директива (ЕС) 2019/882¹⁹.

¹⁹ Директива (ЕС) 2019/882 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за изискванията за достъпност на продукти и услуги (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 70).

- 32) Съоръженията за брегово електрозахранване могат да служат за снабдяване на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища с чиста енергия и да допринасят за намаляване на въздействието на корабите, плаващи по море, и плавателните съдове по вътрешните водни пътища върху околната среда. В рамките на инициативата FuelEU Maritime операторите на контейнеровози и пътнически кораби трябва да спазват разпоредбите за намаляване на емисиите по време на акостиране на кея. Задължителните цели за разгръщане следва да гарантират, че секторът разполага с достатъчно брегово електрозахранване за кораби, акостирали на кея в морските пристанища от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, за да се спазят тези изисквания. Поради това с настоящия регламент се определят ясни цели за разгръщането на инфраструктура за брегово електрозахранване в пристанищата от TEN-T. Като се има предвид фактът, че държавите членки имат различни модели на управление на пристанищата, те могат да решат, че в техните пристанища за постигането на тези цели инфраструктурата се разполага в различните терминали в зависимост от нуждите. Важно е разгръщането в рамките на пристанищата и, когато е уместно на различните терминали, да бъде там, където максималната възвръщаемост на инвестициите и процентът на заетост водят до най-големи ползи за околната среда (намаляване на парниковите газове и замърсяването на въздуха).
- 33) Приоритетно брегово електрозахранване следва да се предоставя на морските контейнеровози и морските пътнически кораби, които са категориите кораби с най-голямо количество емисии на кораб по време на акостиране на кея. За да се вземат предвид характеристиките на потребяваната мощност по време на акостиране на кея на различните пътнически кораби, както и експлоатационните характеристики на пристанищата, е необходимо да се направи разграничение между изискванията за пътнически кораби, отнасящи се за пътническите кораби ро-ро и високоскоростните пътнически плавателни съдове, и изискванията за другите пътнически кораби.

- 34) За тези цели следва да се вземат предвид видът на обслужваните плавателни съдове и съответно обемът на техния трафик. Морските пристанища с малък обем на трафика на определени категории кораби въз основа на средния годишен брой акостираня не следва да бъдат подлагани на задължителните изисквания за съответните категории кораби въз основа на минимално равнище на обема на трафик, за да се избегне инсталирането на капацитет, който няма да бъде оползотворен. По същия начин задължителните цели не следва да са насочени към максимално потребление, а към достатъчно голям обем, за да се избегне неоползотворяване на капацитета и да се вземат предвид експлоатационните характеристики на пристанището.
- (34а) При определяне на броя на акостиранята не следва да се вземат предвид краткосрочните акостираня на кораби, използващи технологии с нулеви емисии, непланираните акостираня от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето, както и извънредни обстоятелства, налагащи да се използва генериране на енергия на борда, при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба, околната среда или други форсмажорни обстоятелства.
- (34б) Морският транспорт е важна връзка за сближаването и икономическото развитие на островите и най-отдалечените региони в Съюза, както и за някои специфични територии на някои държави членки, като Сеута и Мелиля. Мощностите за производство на енергия на тези острови, региони и територии може да не са достатъчни, за да задоволят електрическите товари с цел осигуряване на брегово електрозахранване. В такъв случай тези острови, региони и територии следва да бъдат освободени от това изискване, освен ако и докато не бъде осъществено електрическо свързване с континента или със съседни държави, според случая, или има достатъчни мощности от местно производство от екологично чисти енергийни източници.

- (34в) Всички имащи отношение заинтересовани страни следва да се координират по отношение на бреговото електрозахранване на морските кораби, за да се улеснят планирането и инвестициите в средносрочен и дългосрочен план както от страната на кораба, така и от страната на пристанището, и за да се даде възможност за безпроблемно ежедневно функциониране.
- 35) До 2025 г. следва да бъдат на разположение подходящ брой точки за презареждане с втечен метан в морски пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа. Точките за презареждане с втечен метан включват терминали за втечен метан, резервоари, ремаркета цистерни, камиони танкери, подвижни контейнери, бункеровъчни плавателни съдове и шлепове.
- (35а) Инсталациите, осигуряващи брегово електрозахранване, следва също да бъдат разполагани в пристанища по вътрешните водни пътища от трансевропейска транспортна мрежа.
- 36) Външното електрозахранване следва да замени авиационния керосин като източник на енергия за спрели на летищата въздухоплавателни средства. Това следва да намали емисиите на замърсители и шум, да подобри качеството на въздуха и да намали въздействието върху изменението на климата. Поради това за всички транспортно-търговски дейности следва да може да се използва външно електрозахранване, докато въздухоплавателните средства са паркирани на контактна или на перонна местостоянка на летищата от трансевропейската транспортна мрежа. Външното електрозахранване на въздухоплавателно средство може да бъде осигурено чрез стационарни или мобилни наземни съоръжения за електрозахранване, както на контактни, така и на перонни местостоянки. Въпреки че въздухоплавателните средства следва да могат да използват външно електрозахранване на всякакви контактни и перонни местостоянки, използвани за операции на търговския въздушен транспорт, не е необходимо всяка местостоянка да бъде оборудвана с поне едно стационарно или подвижно съоръжение за електрозахранване, тъй като един източник на електроенергия, независимо дали е фиксиран или мобилен, може да обслужва множество местостоянки и да се разполага в съответствие с оперативните нужди.

- (36a) Държавите членки следва да могат да освободят летищата от трансевропейската транспортна мрежа с по-малко от 10 000 търговски полета годишно от задължението да доставят електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства на всички перонни местостоянки. Като се има предвид броят на засегнатите полети, разходите за инвестиции и поддръжка за доставяне на електрозахранване на перонните местостоянки на тези летища могат да се окажат непропорционални на ползите за околната среда, особено в сравнение с по-ефективни инвестиции за справяне с емисиите на CO₂ на летищата.
- 37) В съответствие с член 3 от Директива 2014/94/ЕС държавите членки установяват национални рамки за политиката, в които са очертани техните планове и краткосрочни цели, за да се гарантира тяхното постигане. Както в оценката на националните рамки за политиката, така и в оценката на Директива 2014/94/ЕС беше подчертана необходимостта от по-амбициозни цели и по-добре координиран подход във всички държави членки с оглед на очакваното ускорено навлизане на превозни средства, използващи алтернативни горива, по-специално на електрически превозни средства. Освен това в отговор на амбициозните цели на Европейския зелен пакт ще са необходими алтернативи на ископаемите горива във всички видове транспорт. Съществуващите национални рамки за политиката следва да бъдат преразгледани, така че в тях да бъде ясно описан начинът, по който държавите членки ще посрещат много по-голямата нужда от публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, заявена в задължителните цели. Преразгледаните рамки могат да обхващат и видовете транспорт, за които не съществуват задължителни цели по отношение на разгръщането. Държавите членки следва редовно да докладват за постигнатия напредък по прилагането на преразгледаните национални рамки за политиката.
- 38) Преразгледаните национални рамки за политиката следва да включват подкрепящи действия за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива, включително разгръщане на необходимата инфраструктура, която трябва да бъде изградена в тясно сътрудничество с регионалните и местните органи и със съответния отрасъл, като същевременно се отчитат нуждите на малките и средните предприятия. Освен това в преразгледаните рамки следва да бъдат описани цялостната национална рамка за планиране, издаване на разрешителни и възлагане на поръчки за такава инфраструктура, както и установените пречки и действията за тяхното премахване, така че да може да се постигне по-бързо разгръщане на инфраструктурата.

- 39) Комисията следва да улесни разработването и прилагането на националните рамки за политиката на държавите членки посредством обмен на информация и добри практики между държавите членки.
- 40) За да се насърчат алтернативните горива и да се развие съответната инфраструктура, националните рамки за политиката могат да съдържат подробни стратегии за насърчаване на алтернативните горива в сектори, които е трудно да бъдат декарбонизирани, като например въздухоплаването, морският транспорт, транспортът по вътрешните водни пътища, както и железопътният транспорт в тези сегменти от мрежата, които не могат да бъдат електрифицирани. По-специално държавите членки могат да разработят ясни стратегии за декарбонизация на транспорта по вътрешните водни пътища по трансевропейската транспортна мрежа в тясно сътрудничество със съответните държави членки. Може се разработят също дългосрочни стратегии за декарбонизация за пристанищата и летищата от трансевропейската транспортна мрежа, по-специално с акцент върху разгръщането на инфраструктура за плавателни съдове и въздухоплавателни средства с ниски и нулеви емисии, както и за железопътни линии, които няма да бъдат електрифицирани. Въз основа на тези стратегии Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед определянето на допълнителни задължителни цели за тези сектори.
- 41) Държавите членки следва да използват широк набор от регулаторни и нерегулаторни стимули и мерки за постигане на задължителните цели и да прилагат своите национални рамки за политиката в тясно сътрудничество с участниците от частния сектор, които следва да играят ключова роля в подпомагането на развитието на инфраструктура за алтернативни горива.

- 42) Съгласно Директива 2009/33/ЕО²⁰ за екологично чисти автобуси с нулеви емисии са запазени минимални национални дялове от обществените поръчки, като екологично чисти автобуси са тези, които използват алтернативни горива, както е определено в член 2, точка 3 от настоящия регламент. Тъй като, за да бъдат постигнати тези цели, все повече органи и оператори от сферата на обществения транспорт преминават към екологично чисти автобуси с нулеви емисии, държавите членки следва да включат целенасоченото насърчаване и развитие на необходимата автобусна инфраструктура като ключов елемент в своите национални рамки за политиката. Държавите членки следва да създадат и поддържат подходящи инструменти за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и за служебни автомобилни паркове, по-специално за екологично чисти автобуси и автобуси с нулеви емисии на местно равнище.
- 43) Поради нарастващото многообразие на видовете горива за моторни превозни средства, свързано с увеличаващата се пътна мобилност на гражданите в целия Съюз, е необходимо на ползвателите на превозни средства да се предоставя ясна и лесна за разбиране информация за наличните горива на станциите за презареждане и за съвместимостта на техните превозни средства с различните горива или зарядни точки на пазара в Съюза.
- 44) Ясната и лесно съпоставима информация относно цените на различните горива би могла да изиграе важна роля за това ползвателите да могат да направят по-точна преценка за относителните разходи за отделните горива, налични на пазара. Ето защо сравнението на единичните цени на някои алтернативни и конвенционални горива, изразено като „цена на горивото за 100 km“, следва да бъде указвано с информационна цел във всички станции за презареждане със съответното гориво.

²⁰ Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

- 45) Необходимо е на потребителите да се предоставя достатъчно информация относно географското местоположение, характеристиките и услугите, предлагани в публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива, обхванати от настоящия регламент. Поради това държавите членки следва да гарантират, че операторите или собствениците на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво предоставят съответните статични и динамични данни. Следва да бъдат определени изискванията относно видовете данни по отношение на наличността и достъпността на съответните данни, свързани със зареждането с електроенергия и презареждането с гориво, въз основа на резултатите от действието в подкрепа на програмата за „Събиране на данни, свързани със зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и с уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ („IDACS“).
- 46) Данните следва да играят основна роля за адекватното функциониране на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Форматът, честотата и качеството на предоставяните данни и на достъпа до тях обуславят общото качество на екосистема на инфраструктура за алтернативни горива, която отговаря на нуждите на ползвателите. Освен това тези данни следва да бъдат достъпни по съгласуван начин във всички държави членки. Ето защо данните следва да се предоставят в съответствие с изискванията, определени в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²¹, по отношение на националните точки за достъп и приетите на нейна основа делегирани актове и актове за изпълнение, които могат да бъдат допълвани от Комисията в рамките на настоящия регламент.

²¹ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

- 47) От изключително голямо значение е всички участници в екосистемата за електромобилност да могат лесно да взаимодействат чрез цифрови средства, за да предоставят най-доброто качество на услугата за крайния ползвател. Това изисква уникални идентификатори на съответните участници във веригата за създаване на стойност. За тази цел държавите членки следва да назначат организация за регистрация на идентификационни данни, която да издава и управлява уникалните идентификационни кодове за идентификация най-малко на операторите на зарядни точки и на доставчиците на услуги за мобилност. Организацията за регистрация на идентификационни данни следва да събира информация за идентификационните кодове за електромобилност, които вече се използват в съответната държава членка; да издава нови кодове за електромобилност, когато е необходимо, на оператори на зарядни точки и доставчици на услуги за мобилност, следвайки съгласувана обща за Съюза логика, по която са формирани идентификационните кодове за електромобилност; да позволява обмен и проверка на уникалността на тези кодове за електромобилност чрез евентуален бъдещ общ регистър на идентификационните кодове. Комисията следва да издаде технически насоки относно създаването на такава организация в рамките на действието в подкрепа на програмата за „Събиране на данни за зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и за уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ („IDACS“).
- (47a) Техническите спецификации, определени в приложение II към Директива 2014/94/ЕС, остават приложими, както е посочено в тази директива.
- 50) Техническите спецификации за оперативна съвместимост на зарядните точки и точките за презареждане с гориво следва да бъдат уточнени в европейски или международни стандарти. Европейските организации по стандартизация следва да приемат европейски стандарти в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012²². Тези стандарти следва да се основават на съществуващите международни стандарти или текущата международна дейност по стандартизация, когато е приложимо. За тази цел европейските процедури за стандартизация на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво следва да започнат да се прилагат бързо, за да се подпомогне своевременно изпълнението на графика, необходим за планирането, възлагането на поръчките и изграждането на инфраструктурата, изисквана съгласно настоящия регламент. Следва да се ускорят или да се инициират процесите на стандартизация за хармонизирана европейска инфраструктура за зареждане за стационарно и динамично зареждане.

²² Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и на директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).

- (50a) За морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища са необходими нови стандарти за улесняване и консолидиране на навлизането на пазара на алтернативни горива във връзка с подаването на електроенергия и водород, бункероването с метанол и амоняк, както и стандарти за обмен на информация между плавателните съдове и инфраструктурата.
- (50б) Международната морска организация („ИМО“) разработва единни и международно признати стандарти за безопасност и екологични стандарти за морския транспорт. Предвид глобалното естество на морския транспорт следва да се избягват противоречията с международните стандарти. Ето защо Съюзът следва да гарантира, че техническите спецификации за морския транспорт, приети съгласно настоящия регламент, съответстват на приетите от ИМО международни правила.
- 52) При прилагането на настоящия регламент Комисията следва да се консултира със съответните експертни групи, по-специално с Форума за устойчив транспорт и с Европейския форум за устойчиво корабоплаване. Такава консултация с експерти е особено важна, когато Комисията възнамерява да приема делегирани актове или актове за изпълнение съгласно настоящия регламент.
- 53) Инфраструктурата за алтернативни горива е бързо развиваща се област. Липсата на обща техническа спецификация представлява пречка за създаването на единен пазар на инфраструктура за алтернативни горива. Поради това на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС за определяне на технически спецификации за области, в които няма, а са необходими общи технически спецификации. По-специално това следва да включва комуникацията между електрическото превозно средство и зарядната точка, комуникацията между зарядната точка и системата за управление на софтуера за зареждане (сървър за данни и функционална логика); комуникацията, свързана с услугата за повсеместно зареждане (е-роуминг) на електрически превозни средства, и комуникацията с електроенергийната мрежа, като същевременно се гарантира най-висока степен на защита по отношение на киберсигурността и защита на личните данни на крайните клиенти. Необходимо е също така да се определят подходящата рамка за управление и ролите на различните участници в екосистемата за комуникация „превозно средство към мрежа“. Освен това трябва да бъдат взети под внимание и нововъзникващите технологични разработки, като например електрическите пътни системи. Що се отнася до предоставянето на данни, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС, за да добавя нови видове данни към данните относно публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане, които трябва да се предоставят и да бъдат достъпни съгласно настоящия регламент.

- (53a) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на член 17, параграфи 4 и 5 и член 18, параграф 4а от настоящия регламент, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия по отношение на изготвянето на разпоредби за етикетиране, за формата, честотата и качеството на данните относно публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане, които трябва да се предоставят и да бъдат достъпни съгласно настоящия регламент, както и за процедурата, въз основа на която се предоставят данните и достъпът до тях.
- 54) Пазарът на алтернативни горива, и по-специално на горива с нулеви емисии, все още е на ранен етап на развитие, а технологиите напредват бързо. Това вероятно ще засегне търсенето на алтернативни горива и следователно на инфраструктура за алтернативни горива в различните видове транспорт. В този контекст до 31 декември 2024 г. Комисията следва да преразгледа настоящия регламент въз основа на доклада за технологична и пазарна готовност, посветен на тежките превозни средства. Комисията следва да вземе предвид първите индикации за предпочитанията на пазара и да отчете развитието по отношение на технологиите и стандартите. След като направи първоначален цялостен преглед до 31 декември 2026 г., Комисията следва да прави редовен преглед на всеки 5 години, като разглежда също електронните платежни средства, посочени в член 5, и праговете за определяне на дерогациите по членове 3 и 4.
- 55) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно насърчаване на широко развитие на пазара на алтернативни горива, не може да бъде постигната в достатъчна степен самостоятелно от държавите членки, а поради необходимостта от действие в отговор на търсенето на критичната маса на превозни средства, използващи алтернативни горива, и на ефективни по отношение на разходите разработки от страна на европейската промишленост, както и с цел да се позволи мобилност в рамките на целия Съюз на превозни средства, използващи алтернативни горива, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

- 56) Поради това Директива 2014/94/ЕС следва да бъде отменена. С делегирани регламенти (ЕС) 2019/1745²³ и (ЕС) 2021/1444²⁴ на Комисията се определят технически стандарти за някои видове инфраструктура за алтернативни горива без посочена дата. Тези стандарти вече са с посочена дата и са изброени в приложение II към настоящия регламент. В резултат на това посочените делегирани регламенти също следва да бъдат отменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

1. С настоящия регламент се определят задължителни национални цели за разгръщането на достатъчна инфраструктура за алтернативни горива за пътни превозни средства, плавателни съдове и спрели въздухоплавателни средства в Съюза. С него се установяват общи технически спецификации и изисквания относно информацията за ползвателите, предоставянето на данни и изискванията за плащане за инфраструктурата за алтернативни горива.
2. С настоящия регламент се определят правила за националните рамки за политиката, които да бъдат приети от държавите членки, включително за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в области, в които не са определени задължителни цели за целия Съюз, както и за докладването относно разгръщането на такава инфраструктура.
3. С настоящия регламент се създава механизъм за докладване с цел стимулиране на сътрудничеството и се гарантира надеждно проследяване на напредъка. Механизмът включва структуриран, прозрачен, цикличен процес между Комисията и държавите членки за целите на финализирането на националните рамки за политиката и последващото им прилагане и съответните действия на Комисията, за да се подпомогне бързото и последователно разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива в държавите членки.

²³ Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 на Комисията от 13 август 2019 г. за допълване и изменение на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на зарядните точки за моторни превозни средства от категория L, бреговото електрозахранване на плавателни съдове за вътрешните водни пътища, снабдяването на автомобилния транспорт с водород и снабдяването на автомобилния и водния транспорт с природен газ, както и за отмяна на Делегиран регламент (ЕС) 2018/674 на Комисията, *ОВ L 268*, 22.10.2019 г., стр. 1.

²⁴ Делегиран регламент (ЕС) 2021/1444 на Комисията от 17 юни 2021 г. за допълнение на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на стандартите за зарядните точки за електрически автобуси, *ОВ L 313*, 6.9.2021 г., стр. 1.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „достъпност на данните“ означава възможност данните да бъдат поискани и получени по всяко време в машинночетим формат;
- 2) „цена ad hoc“ означава цената, начислявана на краен ползвател от оператор на зарядна точка или точка за презареждане с гориво, за зареждане с електроенергия ad hoc или презареждане с гориво ad hoc;
- 2а) „по трансевропейската транспортна мрежа“ означава: за електрически зарядни станции – че станциите са разположени по трансевропейската транспортна мрежа или на разстояние до 3 km шофиране от най-близкия изход на път, който е част от трансевропейската транспортна мрежа; за станции за презареждане с водород – че станциите са разположени по трансевропейската транспортна мрежа или на разстояние до 10 km шофиране от най-близкия изход на път, който е част от трансевропейската транспортна мрежа.
- 3) „алтернативни горива“ означава горива или енергийни източници, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени източници при енергоснабдяването на транспорта и имат способността да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, в т.ч.:
 - а) „алтернативни горива за превозни средства, плавателни съдове и въздухоплавателни средства с нулеви емисии“:
 - електроенергия,
 - водород,
 - амоняк,
 - б) „възобновяеми горива“:
 - газообразни и твърди горива от биомаса, включително биогаз, и биогорива, както са определени в член 2, точки 27 и 33 от Директива (ЕС) 2018/2001²⁵,
 - синтетични и парафинови горива, включително амоняк, произведени с енергия от възобновяеми източници,

²⁵ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

- в) „преходни алтернативни горива“:
- природен газ в газообразна форма (сгъстен природен газ – (СПГ) и втечнена форма (втечнен природен газ – (ВПГ),
 - втечнен нефтен газ (ВНГ),
 - синтетични и парафинови горива, произведени от енергия от невъзобновяеми източници,
- 3а) „контактна местостоянка за въздухоплавателни средства“ означава местостоянка в определена зона от перона на летището, оборудвана с пътнически ръкав;
- 3б) „перонна местостоянка за въздухоплавателни средства“ означава местостоянка в определена зона от перона на летището, която не е оборудвана с пътнически ръкав;
- 4) „летище от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава летище, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013²⁶;
- 5) „управляващ летището орган“ съгласно определението в член 2, точка 2 от Директива 2009/12/ЕО²⁷;
- 6) „автоматично удостоверяване на автентичността“ означава удостоверяване на автентичността на превозно средство в зарядна точка посредством зарядния съединител или телематиката;
- 7) „наличност на данни“ означава наличието на данни в цифров машинночетим формат.
- 8) „задвижвано с акумулаторна батерия електрическо превозно средство“ означава електрическо превозно средство, задвижвано само от електродвигател, без вторичен източник на задвижване;
- 9) „двупосочно зареждане“ означава операция за интелигентно зареждане с електроенергия, при което преносът на електроенергия може да бъде обърнат, което позволява подаване на електроенергия от акумулаторната батерия към зарядната точка, към която е свързана;
- 10) „съединител“ означава физическият интерфейс между зарядната точка или точката за презареждане и превозното средство, чрез който се обменя горивото или електроенергията;
- 11) „търговски въздушен превоз“ означава въздушен превоз съгласно определението в член 3, точка 24 от Регламент (ЕС) 2018/1139²⁸;

²⁶ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

²⁷ Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11).

²⁸ Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).

- 12) „контейнеровоз“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата;
- 13) „плащане по договор“ означава плащане за услуга за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво от крайния ползвател на доставчик на услуги за мобилност въз основа на договор между крайния ползвател и доставчика на услуги за мобилност;
- 14) „цифрово свързана зарядна точка“ означава зарядна точка, която може да изпраща и получава информация в реално време, да комуникира двупосочно с електроенергийната мрежа и електрическото превозно средство, и която може да бъде наблюдавана и контролирана от разстояние, включително за започване и спиране на зарядната сесия и за измерване на потоците на електроенергията;
- 15) „оператор на разпределителна система“ означава оператор съгласно определението в член 2, точка 29 от Директива (ЕС) 2019/944²⁹;
- 16) „динамични данни“ означава данни, които се променят често или редовно;
- 17) „електрическа пътна система“ означава физическа инсталация по пътя, която позволява пренос на електроенергия към електрическо превозно средство, докато превозното средство е в движение;
- 18) „електрическо превозно средство“ означава моторно превозно средство със задвижване, включващо поне една периферна електрическа машина в качеството на преобразувател на енергия с презаредима електрическа система за акумулиране на енергия, която може да бъде зареждана от външен източник;
- 19) „електрозахранване на спрели въздухоплателни средства“ означава хранване с електроенергия посредством стандартизиран стационарен или подвижен интерфейс на въздухоплателното средство, докато е паркирано на контактна или на перонна местостоянка за въздухоплателни средства;
- 20) „краен ползвател“ означава физическо или юридическо лице, което купува алтернативно гориво за директно използване в превозно средство;
- 21) „е-роуминг“ означава обмен на данни и плащания между оператор на зарядна точка или на точка за презареждане с гориво и доставчика на услуги за мобилност, от които крайният ползвател закупува услуга за зареждане;

²⁹ Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за изменение на Директива 2012/27/ЕС (ОВ L 158, 14.6.2019 г., стр. 125).

- 22) „платформа за е-роуминг“ означава платформа за свързване на участници на пазара, по-специално доставчици на услуги за мобилност и оператори на зарядни точки или на точки за презареждане с гориво, с цел подпомагане на услугите между тях, включително услугата е-роуминг;
- 23) „европейски стандарт“ означава стандарт съгласно определението в член 2, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012³⁰;
- 24) „товарен терминал“ означава товарен терминал съгласно определението в член 3, буква т) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 25) „брутен тонаж“ (БТ) означава брутен тонаж съгласно определението в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) № 2015/757³¹;
- 26) „тежкотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от категории М2, М3, N2 или N3, както са определени съответно в член 4, параграф 1, буква а), подточка ii), член 4, параграф 1, буква а), подточка iii), член 4, параграф 1, буква б), подточка ii) и член 4, параграф 1, буква б), подточка iii) от Регламент (ЕС) 2018/858³²;
- 27) „зарядна точка с голяма мощност“ означава зарядна точка, която дава възможност за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство при изходна мощност над 22 kW;
- 28) „високоскоростен пътнически плавателен съд“ означава плавателен съд съгласно определението в глава X, правило 1 от SOLAS 74, и перевозащ повече от 12 пътници;
- 29) „лекотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от категории М1 или N1, както са определени съответно в член 4, параграф 1, буква а), подточка i) и член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;
- 29а) „втечен метан“ означава втечен природен газ, втечен биогаз или синтетичен втечен природен газ, включително смеси от тези горива;

³⁰ Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и на директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).

³¹ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

³² Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

- 30) „доставчик на услуги за мобилност“ означава юридическо лице, което предоставя услуги срещу заплащане на краен ползвател, включително продажба на услуга за зареждане;
- 31) „зарядна точка с нормална мощност“ означава зарядна точка, която дава възможност за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство при изходна мощност по-малка или равна на 22 kW;
- 32) „национална точка за достъп“ означава цифров интерфейс съгласно определението в член 4, точка 22³³ от Директива 2010/40/ЕО;
- 33) „оператор на зарядна точка“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на зарядна точка, който предоставя услуга за зареждане с електроенергия на крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност;
- 34) „оператор на точка за презареждане с гориво“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на точка за презареждане с гориво, който предоставя услуга за презареждане с гориво на крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност;
- 35) „пътнически кораб“ означава кораб, превозващ повече от 12 пътници, включително круизни кораби, високоскоростни пътнически кораби и кораби, съоръжени да превозват пътни или железопътни превозни средства, като ги товарят и разтоварват на колела („пътнически кораби ро-ро“);
- 36) „хибридно електрическо превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа“ означава електрическо превозно средство, състоящо се от конвенционален двигател с вътрешно горене, комбиниран със система за електрозадвижване, което може да се презарежда от външен източник на електроенергия;
- 37) „изходна мощност“ означава теоретичната максимална мощност, изразена в kW, която може да бъде осигурена от зарядна точка, зарядна станция или заряден център или от инсталация за брегово електрозахранване на превозно средство или на плавателен съд, свързани към тези зарядна точка, зарядна станция, заряден център или инсталация;
- 38) „публично достъпна инфраструктура за алтернативни горива“ означава инфраструктура за алтернативни горива, разположена на обществено достъпна площадка или в обществено достъпно помещение, независимо дали инфраструктурата за алтернативни горива се намира в имот, публична или частна собственост, дали се прилагат ограничения или условия по отношение на достъпа до площадката или помещението и независимо от приложимите условия за използване на инфраструктурата за алтернативни горива;
- 39) „код за бърз отговор“ (код QR) означава кодиране и визуализиране на данни в съответствие с ISO/IEC 18004:15;

³³ Съгласно предложението в COM (2021) 813 final (Директива за ИТС)

- 40) „зареждане с електроенергия ad hoc“ означава услуга за зареждане с електроенергия, закупувана от краен ползвател, без да е необходимо този краен ползвател да се регистрира, да сключва писмено споразумение или да влиза в по-дълготрайни търговски отношения с оператора на съответната зарядна точка извън обхвата на самото закупуване на услугата;
- 41) „зарядна точка“ означава стационарен или подвижен интерфейс, който позволява пренос на електроенергия към електрическо превозно средство и въпреки че може да разполага с един или няколко контакта, за да осигурява възможност за различни типове съединители, е в състояние да зарежда само по едно електрическо превозно средство в даден момент и не включва устройства с мощност по-малка или равна на 3,7 kW, чието основно предназначение не е зареждането на електрически превозни средства.
- 42) „зарядна точка, зарядна станция или заряден център за лекотоварни превозни средства“ означава зарядна точка, зарядна станция или заряден център, предназначени за зареждане с електроенергия на лекотоварни превозни средства предвид или на специфичната конструкция на съединителите/щепселите или на оформлението на пространството за паркиране в близост до зарядната точка, зарядната станция или зарядния център, или и двете;
- 43) „зарядна точка, зарядна станция или заряден център за тежкотоварни превозни средства“ означава зарядна точка, зарядна станция или заряден център, предназначени за зареждане с електроенергия на тежкотоварни превозни средства предвид или на специфичната конструкция на съединителите/щепселите или на оформлението на пространството за паркиране в близост до зарядната точка, зарядната станция или зарядния център, или и двете;
- 44) „заряден център“ означава една или повече зарядни станции на определено място;
- 45) „зарядна станция“ означава физическа инсталация, състояща се от една или повече зарядни точки на определено място;
- 46) „услуга за зареждане с електроенергия“ означава продажбата или подаването на електроенергия, в т.ч. съответни услуги, чрез публично достъпна зарядна точка;
- 47) „зарядна сесия“ означава целият процес на зареждане с електроенергия на превозно средство в публично достъпна зарядна точка от момента на включване на превозното средство към мрежата до момента на неговото изключване;
- 48) „презареждане с гориво на принципа ad hoc“ означава услуга за презареждане с гориво, закупена от краен ползвател, без да е необходимо този краен ползвател да се регистрира, да сключва писмено споразумение или да влиза в по-дълготрайни търговски отношения с оператора на съответната точка за презареждане с гориво извън обхвата на самото закупуване на услугата;

- 49) „точка за презареждане с гориво“ означава съоръжение за презареждане с гориво, предназначено за снабдяване с течно или газообразно гориво чрез стационарна или подвижна инсталация, което е в състояние да презарежда с гориво само по едно превозно средство, един плавателен съд или едно въздухоплавателно средство в даден момент;
- 50) „услуга за презареждане с гориво“ означава продажба или снабдяване с течно или газообразно гориво чрез публично достъпна точка за презареждане с гориво;
- 51) „сесия за презареждане с гориво“ означава целият процес на презареждане с гориво на превозно средство в публично достъпна точка за презареждане с гориво от момента на свързване на превозното средство до момента на преустановяване на свързването му към устройството за презареждане;
- 52) „станция за презареждане с гориво“ означава единна физическа инсталация с конкретно местоположение, състояща се от една или повече точки за презареждане с гориво;
- 53) „регулаторен орган“ означава регулаторен орган, определен от всяка държава членка съгласно член 57, параграф 1 от Директива (ЕС) 2019/944;
- 54) „възобновяема енергия“ означава енергия от възобновяеми неизкопаеми източници съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива (ЕС) 2018/2001;
- 55) „пътнически кораб ро-ро“ означава кораб, съоръжен да превозва автомобили или железопътни возила, като ги товари и разтоварва на колела, и превозващ повече от 12 пътници;
- 56) „безопасно и сигурно паркиране“ означава зона за паркиране и почивка, както е посочено в член 17, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1315/2013, която е предназначена за нощно паркиране на тежкотоварни превозни средства и е сертифицирана съгласно разпоредбите на член 8а от Регламент (ЕО) № 561/2006³⁴ и приетите на негова основа делегирани актове;
- 58) „брегово електрозахранване“ означава подаване на електроенергия от брега, посредством стандартизиран интерфейс, на морски кораби или плавателни съдове по вътрешните водни пътища, акостирани на кея;
- 59) „интелигентно зареждане“ означава операция за зареждане с електроенергия, при която големината на тока, подаван на акумулаторната батерия, се регулира динамично въз основа на информация, получена чрез електронна комуникация;
- 60) „статични данни“ означава данни, които не се променят често или редовно;

³⁴ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

- 61) „широкообхватна трансевропейска транспортна мрежа“ означава мрежа съгласно определението в член 9 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 62) „основна трансевропейска транспортна мрежа“ означава мрежа съгласно определението в член 38 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 63) „пристанище по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа и пристанище по вътрешните водни пътища от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава пристанище по вътрешните водни пътища от основната или широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 64) „морско пристанище от основната трансевропейска транспортна мрежа и морско пристанище от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа“ означава морско пристанище от основната или широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- 65) „оператор на преносна система“ означава оператор на система съгласно определението в член 2, точка 35 от Директива (ЕС) 2019/944;
- 66) „градски възел“ означава градски възел съгласно определението в член 3, буква п) от Регламент (ЕС) № 1315/2013.

Член 3

Цели относно инфраструктурата за зареждане с електроенергия на лекотоварни превозни средства

1. Държавите членки гарантират, че на тяхна територия се разполагат публично достъпни зарядни станции за лекотоварни превозни средства, които отговарят в достатъчна степен на навлизащите електрически лекотоварни превозни средства и осигуряват достатъчна изходна мощност за тези превозни средства.

За тази цел държавите членки гарантират, че в края на всяка година, считано от годината на датата на прилагане, посочена в член 24, се постигат кумулативно следните цели за изходна мощност:

- а) за всяко регистрирано на тяхна територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко 1 kW чрез публично достъпни зарядни станции; и
- б) за всяко регистрирано на тяхна територия хибридно лекотоварно превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа е осигурена обща изходна мощност от най-малко 0,66 kW чрез публично достъпни зарядни станции.

1а. Когато делът на задвижваните с акумулаторни батерии електрически превозни средства спрямо общия парк от лекотоварни превозни средства, регистрирани на територията на дадена държава членка, достигне най-малко 20% и държавата членка докаже, че изпълнението на изискванията, посочени в параграф 1, втора алинея, оказва неблагоприятно въздействие, като възпира частните инвестиции, и вече не е оправдано, тази държава членка може да представи на Комисията обосновано искане за разрешение да прилага по-ниски изисквания по отношение на равнището на общата изходна мощност или да спре да прилага такива изисквания.

В срок от 6 месеца Комисията приема решение по това искане въз основа на представената обосновка във всеки отделен случай.

2. Държавите членки гарантират минимално покритие на публично достъпните зарядни точки за лекотоварни превозни средства по пътната мрежа на своята територия. С оглед на това държавите членки гарантират, че:

а) по основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за лекотоварни превозни средства, отговарящи на следните изисквания:

(i) до 31 декември 2025 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 300 kW и включва поне една зарядна точка с индивидуална мощност от най-малко 150 kW;

(ii) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 600 kW и включва поне две зарядни точки с индивидуална мощност най-малко 150 kW;

б) по широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за лекотоварни превозни средства, отговарящи на следните изисквания:

(i) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 300 kW и включва поне една зарядна точка с индивидуална мощност от най-малко 150 kW;

(ii) до 31 декември 2035 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 600 kW и включва поне две зарядни точки с индивидуална мощност от най-малко 150 kW.

2а. По пътищата от трансевропейската транспортна мрежа може да бъде разполаган един-единствен публично достъпен заряден център за лекотоварни превозни средства и за двете посоки на движение, при условие че този център е леснодостъпен и от двете посоки на движение, че са поставени подходящи указателни знаци и че предвидените в параграф 2 изисквания по отношение на отстоянието, общата изходна мощност на центъра, броя точки и изходната мощност на отделните точки са спазени като за две посоки на движение.

2б. Чрез дерогация от параграф 2а, за пътища от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 10 000 лекотоварни превозни средства и при невъзможност инфраструктурата да бъде обоснована от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да предвидят, че публично достъпен заряден център за лекотоварни превозни средства може да обслужва и двете посоки на движение, като отговаря на предвидените в параграф 2 изисквания по отношение на отстоянието, общата изходна мощност на центъра, броя точки и изходната мощност на отделните точки, приложими за една посока на движение, при условие че зарядният център е леснодостъпен от двете посоки на движение и че са поставени подходящи указателни знаци. Държавите членки уведомяват Комисията за такива дерогации. Те ги преразглеждат на всеки две години в рамките на националния доклад за напредъка, посочен в член 14.

- 2в. Чрез дерогация от параграф 2, за пътища от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 10 000 лекотоварни превозни средства и при невъзможност инфраструктурата да бъде обоснована от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да намалят с до 50% общата изходна мощност на публично достъпен заряден център за лекотоварни превозни средства, изисквана съгласно параграф 2, при условие че този заряден център обслужва само една посока на движение и че са спазени останалите предвидени в параграф 2 изисквания по отношение на отстоянието, броя точки и изходната мощност на отделните точки. Държавите членки уведомяват Комисията за такива дерогации. Те ги преразглеждат на всеки две години в рамките на националния доклад за напредъка, посочен в член 14.
- 2г. Чрез дерогация от изискването за максимално разстояние от 60 km между публично достъпните зарядни центрове, предназначени за лекотоварни превозни средства, посочени в параграф 2, букви а) и б), държавите членки могат да разрешат по-голямо разстояние до 100 km за такива центрове за зареждане по протежение на пътищата от TEN-T с общ средногодишен дневен трафик от по-малко от 4 000 лекотоварни превозни средства, при условие че са разположени подходящи обозначения за разстоянието между зарядните центрове. Държавите членки уведомяват Комисията за всички дерогации, приети съгласно настоящия параграф. Те ги преразглеждат на всеки две години в рамките на националния доклад за напредъка, посочен в член 14.
- Когато държава членка е уведомила за дерогация съгласно настоящия параграф, посочените в параграф 2, букви а) и б) изисквания по отношение на максималното разстояние между центрoвете за зареждане се считат за изпълнени за целите на параграфи 2а, 2б и 2в.
3. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния, посочени в параграф 2, букви а) и б).

Член 4

Цели относно инфраструктурата за зареждане с електроенергия на тежкотоварни превозни средства

1. Държавите членки гарантират минимално покритие на публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства на своята територия. С оглед на това държавите членки гарантират, че:
 - a01) до 31 декември 2025 г. по протежението на поне 15% от дължината на трансевропейската транспортна мрежа се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства във всяка посока на движение, като всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 1 400 kW и включва поне една зарядна точка с индивидуална изходна мощност най-малко 350 kW;
 - a02) до 31 декември 2027 г. по протежението на поне 40% от дължината на трансевропейската транспортна мрежа се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства във всяка посока на движение, като всеки заряден център:
 - (i) по основната трансевропейска транспортна мрежа – осигурява изходна мощност най-малко 2 800 kW и включва поне две зарядни точки с индивидуална изходна мощност най-малко 350 kW;
 - (ii) по широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа – осигурява изходна мощност най-малко 1 400 kW и включва поне една зарядна точка с индивидуална изходна мощност най-малко 350 kW;
- a) до 31 декември 2030 г. по основната трансевропейска транспортна мрежа се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг, като всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 3 500 kW и включва поне две зарядни точки с индивидуална изходна мощност най-малко 350 kW;

- б) до 31 декември 2030 г. по широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства във всяка посока на движение на максимално отстояние 100 km един от друг, като всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 1 400 kW и включва поне една зарядна точки с индивидуална изходна мощност най-малко 350 kW;
 - в) до 31 декември 2030 г. във всяка безопасна и сигурна зона за паркиране е инсталирана поне една публично достъпна зарядна станция за тежкотоварни превозни средства с изходна мощност най-малко 100 kW;
 - г) до 31 декември 2025 г. във всеки градски възел или в близост до него са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с обща изходна мощност най-малко 600 kW, осигурена от зарядни станции с индивидуална изходна мощност най-малко 150 kW;
 - д) до 31 декември 2030 г. във всеки градски възел или в близост до него са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с обща изходна мощност най-малко 1200 kW, осигурена от зарядни станции с индивидуална изходна мощност най-малко 150 kW.
- 1а. Изчисляването на процента от дължината на трансевропейската транспортна мрежа, посочен в параграф 1, букви а01) и а02), се основава на следните елементи:
- а) за изчисляването на знаменателя: общата дължина на трансевропейската транспортна мрежа на територията на държавата членка;
 - б) за изчисляването на числителя: общата дължина на участъците от трансевропейската транспортна мрежа между два публично достъпни зарядни центъра за тежкотоварни превозни средства; участъците от трансевропейската транспортна между два зарядни центъра, отстоянието между които е над 120 km, не се вземат предвид при изчисляването на числителя.

- 1б. По пътищата от трансевропейската транспортна мрежа може да бъде разполаган един-единствен публично достъпен заряден център за тежкотоварни превозни средства и за двете посоки на движение, при условие че този център е леснодостъпен и от двете посоки на движение, че са поставени подходящи указателни знаци и че предвидените в параграф 1 изисквания по отношение на отстоянието, общата изходна мощност на центъра, броя точки и изходната мощност на отделните точки са спазени като за две посоки на движение.
- 1в. Чрез дерогация от параграф 2б, за пътища от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 2 000 тежкотоварни превозни средства и при невъзможност инфраструктурата да бъде обоснована от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да предвидят, че публично достъпен заряден център за тежкотоварни превозни средства може да обслужва и двете посоки на движение, като отговаря на предвидените в параграф 1 изисквания по отношение на отстоянието, общата изходна мощност на центъра, броя точки и изходната мощност на отделните точки, приложими за една посока на движение, при условие че зарядният център е леснодостъпен от двете посоки на движение и че са поставени подходящи указателни знаци. Държавите членки уведомяват Комисията за такива дерогации. Те ги преразглеждат на всеки две години в рамките на националния доклад за напредъка, посочен в член 14.
- 1г. Чрез дерогация от параграф 1, за пътища от трансевропейската транспортна мрежа с общ средногодишен дневен трафик под 2 000 тежкотоварни превозни средства и при невъзможност инфраструктурата да бъде обоснована от гледна точка на социално-икономическите разходи и ползи, държавите членки могат да намалят с до 50% общата изходна мощност на публично достъпен заряден център за тежкотоварни превозни средства, изисквана съгласно параграф 1, при условие че този заряден център обслужва само една посока на движение и че са спазени останалите предвидени в параграф 1 изисквания по отношение на отстоянието, броя точки и изходната мощност на отделните точки. Държавите членки уведомяват Комисията за такива дерогации. Те ги преразглеждат на всеки две години в рамките на националния доклад за напредъка, посочен в член 14.

- 1д. Чрез дерогация от изискването за максимално разстояние от 60 km между публично достъпните зарядни центрове, предназначени за тежкотоварни превозни средства, посочени в параграф 1, буква а), държавите членки могат да разрешат по-голямо разстояние до 100 km за такива центрове за зареждане по протежение на пътищата от TEN-T с общ средногодишен дневен трафик от по-малко от 800 тежкотоварни превозни средства, при условие че са разположени подходящи обозначения за разстоянието между зарядните центрове. Държавите членки уведомяват Комисията за такива дерогации. Те ги преразглеждат на всеки две години в рамките на националния доклад за напредъка, посочен в член 14.

Когато държава членка е уведомила за дерогация съгласно настоящия параграф, посочените в параграф 1, буква а) изисквания по отношение на максималното разстояние между центрoвете за зареждане се считат за изпълнени за целите на параграфи 1б, 1в и 1г.

- 1е. Чрез дерогация от изискванията, посочени в параграф 1, букви а01), а02), а) и б) по отношение на общата мощност на публично достъпните зарядни центрове, предназначени за тежкотоварни превозни средства, и от изискванията, посочени в параграф 1, буква а) относно максималното разстояние между тези центрове, Кипър може да представи на Комисията обосновано искане за разрешение да прилага по-ниски изисквания по отношение на нивото на общата мощност на публично достъпните зарядни центрове, предназначени за тежкотоварни превозни средства, и/или да прилага по-голямо максимално разстояние до 100 km между тези центрове, при условие че ако бъде разрешено такова искане, то няма да възпрепятства движението на тежкотоварни електрически превозни средства в тази държава членка.

Комисията приема решение по това обосновано искане в срок от 6 месеца. Всякакви изключения, предоставени съгласно настоящия параграф, се ограничават до период от най-много четири години, след което те се преразглеждат от Комисията при обосновано искане от страна на Кипър.

2. До 31 декември 2030 г. съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния, посочени в параграф 1, букви а) и б). Преди тази дата е необходимо да се отдели внимание на трансграничните участъци и съседните държави членки да положат всички възможни усилия за спазване на посочените максимални отстояния веднага след разполагането на инфраструктурата за зареждане по трансграничните участъци от трансевропейската транспортна мрежа.

Член 5

Инфраструктура за зареждане с електроенергия

2. Операторите на зарядни точки предоставят в експлоатираните от тях публично достъпни зарядни точки възможност на крайните ползватели да зареждат ad hoc своите електрически превозни средства.

На онези зарядни точки, разположени от датата на прилагане, посочена в член 24, трябва да е възможно зареждане ad hoc, като се използва широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За целта операторите на зарядни точки приемат на въпросните точки електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

- а) четци на платежни карти;
- б) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти;
- в) за публично достъпни зарядни точки с изходна мощност под 50 kW – устройства, използващи интернет връзка и позволяващи извършването на сигурна разплащателна операция, като например устройства, генериращи код QR.

От 1 януари 2027 г. нататък операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки, включително точките, разгърнати преди датата на прилагане по член 24, които отговарят на изискванията, определени в член 3, параграф 2 и са с изходна мощност по-голяма или равна на 50 kW, отговарят на изискванията по букви а) или б).

Един от посочените във втора алинея платежни терминали или устройства може да обслужва няколко зарядни точки в рамките на заряден център.

Изискванията, определени в настоящия параграф, не се прилагат за публично достъпни зарядни точки, за които не се изисква заплащане за услугата за зареждане.

3. Когато операторите на зарядни точки предлагат автоматично удостоверяване на автентичността в експлоатирана от тях публично достъпна зарядна точка, те гарантират, че крайните ползватели винаги имат правото да не използват автоматичното удостоверяване на автентичността и могат или да заредят ad hoc превозното си средство, както е предвидено в параграф 2, или да използват друго предлагано във въпросната зарядна точка решение за зареждане по договор. Операторите на зарядни точки указват на видно място тази възможност и я предлагат по удобен за крайния ползвател начин във всяка управлявана от тях публично достъпна зарядна точка и когато се извършва автоматично удостоверяване на автентичността.
4. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни зарядни точки, трябва да бъдат логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни зарядни точки не разглеждат по различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, равнището на цените може да бъде диференцирано само по пропорционален начин въз основа на обективна обосновка.
5. Операторите на зарядни точки предоставят на видно място информацията относно цената ad hoc във всички управлявани от тях публично достъпни зарядни станции, така че крайните ползватели да бъдат запознати с тази информация преди започването на зарядна сесия. Тази информация включва всички ценови компоненти, начислявани от оператора за изчисляване на цената на зарядна сесия, като цена на сесия, цена на минута и цена на kWh.

По отношение на публично достъпни зарядни точки с изходна мощност равна на или по-голяма от 50 kW, разположени от датата на прилагане, посочена в член 24, и във връзка с онези зарядни точки, посочени в параграф 2, трета алинея, тази информация се указва на видно място на зарядната станция.

6. Цените, начислявани от доставчиците на услуги за мобилност на крайните ползватели, трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели цялата приложима ценова информация преди началото на зарядната сесия и конкретно за предстоящата зарядна сесия чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на всички ценови компоненти, включително приложимите цени на услугата e-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от доставчика на услуги за мобилност. Таксите трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Не се начисляват допълнителни такси за трансгранична услуга e-роуминг.

7. Не по-късно от 1 година след датата на прилагане, посочена в член 24, операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки са цифрово свързани.
8. Операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки с нормална мощност, изградени или санирани след датата на прилагане по член 24, разполагат с функция за интелигентно зареждане.
10. Не по-късно от 1 година след датата на прилагане, посочена в член 24, операторите на публично достъпни зарядни точки гарантират, че всички експлоатирани от тях публично достъпни зарядни точки за постоянен ток разполагат с монтиран фиксиран кабел за зареждане.
11. Когато операторът на зарядна точка не е собственик на съответната точка, собственикът му предоставя, в съответствие с договореностите между тях, зарядна точка, чиито технически характеристики позволяват на оператора да изпълни задължението по параграфи 3, 7, 8 и 10.

Член 6

Цели относно инфраструктурата за презареждане с водород на пътни превозни средства

1. Държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. на тяхната територия е внедрен минималният брой публично достъпни станции за презареждане с водород.

За целта държавите членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. по основната трансевропейска транспортна мрежа на отстояние от най-много 200 km една от друга са разгърнати публично достъпни станции за презареждане с водород, които са оборудвани като минимум с колонка с налягане 700 бара.

Държавите членки извършват анализ на най-доброто местоположение на тези станции за презареждане и разглеждат по-специално разгръщането им в градски възли или в близост до градски възли, или в мултимодални центрове, където биха могли да бъдат снабдявани и други видове транспорт.

2. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната трансевропейска транспортна мрежа не е надвишено максималното отстояние, посочено в параграф 1, втора алинея.
3. Операторът на публично достъпна станция за презареждане или, в случай че операторът не е собственик — собственикът на тази станция, в съответствие с договореностите между тях, гарантира, че станцията е проектирана така, че да обслужва леко- и тежкотоварни превозни средства.

Член 7

Инфраструктура за презареждане с водород

1. Операторите на станции за презареждане с водород предоставят в експлоатираните от тях публично достъпни станции за презареждане възможност на крайните ползватели за презареждане ad hoc.

Презареждането ad hoc трябва да е възможно на всички публично достъпни станции за презареждане с водород, като се използва широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За целта операторите на тези станции приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

- а) четци на платежни карти;
- б) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти.

Посочените в настоящия параграф изисквания се прилагат от датата на прилагане, посочена в член 24, за публично достъпните станции за презареждане, разположени след тази дата. За публично достъпни станции за презареждане, разположени преди тази дата, тези изисквания се прилагат 6 месеца след тази дата.

Когато операторът на точката за презареждане с водород не е собственик на въпросната точка, собственикът му предоставя, в съответствие с договореностите между тях, точки за презареждане с водород, чиито технически характеристики позволяват на оператора да изпълни задължението, посочено в настоящия параграф.

2. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород, трябва да са логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород не разглеждат по различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, равнището на цените може да бъде диференцирано само въз основа на обективна обосновка.
3. Операторите на точки за презареждане с водород предоставят информация за цените преди началото на сесията за зареждане в станциите за презареждане с гориво, управлявани от тях.
4. Операторите на публично достъпни станции за презареждане с гориво могат да предоставят на клиентите услуги за презареждане с водород на договорна основа, включително от името и за сметка на други доставчици на услуги за мобилност. Доставчиците на услуги за мобилност начисляват на крайните ползватели цени, които са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели цялата приложима ценова информация преди началото на сесията за презареждане и конкретно за предстоящата сесия за презареждане чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на ценовите компоненти, начислявани от оператора на точката за презареждане с водород, приложимите цени на услугата е-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от доставчика на услуги за мобилност.

Член 8

Инфраструктура за втечен метан за пътни превозни средства

Държавите членки осигуряват до 1 януари 2025 г. инсталирането на подходящ брой публично достъпни точки за презареждане с втечен метан поне по основната трансевропейска транспортна мрежа, за да предоставят възможност на тежкотоварните превозни средства, използващи втечен метан, да се движат в целия Съюз, където има търсене, при условие че разходите не са несъразмерни по отношение на ползите, включително ползите за околната среда.

Член 9

Цели относно бреговото електрозахранване в морските пристанища

1. Държавите членки гарантират, че в морските пристанища от трансевропейската транспортна мрежа е осигурено минималното брегово електрозахранване за плаващи по море контейнеровози и пътнически кораби. За тази цел държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че до 1 януари 2030 г.:
 - а) морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, които през предходните три години са приели средно на година акостирали на кея над 100 морски контейнеровоза с тонаж над 5000 бруто тона, са оборудвани да осигуряват ежегодно брегово електрозахранване за най-малко 90% от общия брой акостираня на морски контейнеровози с тонаж над 5000 бруто тона, които са акостирали на кея на съответното морско пристанище;
 - б) морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, които през предходните три години са приели средно на година акостирали на кея над 40 морски пътнически кораба ро-ро с тонаж над 5000 бруто тона и високоскоростни пътнически плавателни съда с тонаж над 5000 бруто тона, са оборудвани да осигуряват ежегодно брегово електрозахранване за най-малко 90% от общия брой акостираня на морски пътнически кораби ро-ро с тонаж над 5000 бруто тона и високоскоростни пътнически плавателни съдове с тонаж над 5000 бруто тона, които са акостирали на кея на съответното морско пристанище;
 - в) морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, които през предходните три години са приели средно на година акостирали на кея над 25 морски пътнически кораба с тонаж над 5000 бруто тона, различни от морски пътнически кораби ро-ро и високоскоростни пътнически плавателни съдове, са оборудвани да осигуряват ежегодно брегово електрозахранване за най-малко 90% от общия брой акостираня на морски пътнически кораби с тонаж над 5000 бруто тона, различни от морски пътнически кораби ро-ро и морски високоскоростни пътнически плавателни съдове, които са акостирали на кея на съответното морско пристанище.

2. Акостиранията на кораби, посочени в член 5, параграф 3, букви а), б), в), га)³⁵ и д) от [FuelEU Maritime], не се вземат предвид за целите на определянето на общия брой акостирания на кораби, които са акостирали на кея на съответното пристанище съгласно параграф 1.
3. Когато морското пристанище от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа се намира на остров, в най-отдалечен регион, както е посочено в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз, или на територията на Сеута и Мелиля, така че не е пряко свързано към електроенергийната мрежа на континенталната част, или в случай на най-отдалечен регион или на Сеута и Мелиля – към електроенергийната мрежа на съседна държава, параграф 1 не се прилага, докато свързването не бъде завършено или има достатъчни мощности за местно производство на електроенергия от неизкопаеми енергийни източници, за да се покрият нуждите на острова, на най-отдалечения регион или на Сеута и Мелиля.

Член 10

Цели относно бреговото електрозахранване в пристанищата по вътрешните водни пътища

Държавите членки гарантират, че:

- а) до 1 януари 2025 г. във всички вътрешни пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една инсталация, осигуряваща брегово електрозахранване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища;
- б) до 1 януари 2030 г. във всички вътрешни пристанища от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една инсталация, осигуряваща брегово електрозахранване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища.

³⁵ Член 5, параграф 3, буква га) от предложението FuelEU Maritime гласи следното: га) които не са в състояние да се свържат към електрозахранването на брега, тъй като по изключение стабилността на електрическата мрежа е изложена на риск поради недостатъчната разполагаема наземна мощност за задоволяване на необходимото електрозахранване на кораба на котвена стоянка

Член 11

Цели относно снабдяването с втечен метан в морските пристанища

1. Държавите членки осигуряват инсталирането до 1 януари 2025 г. на подходящ брой точки за презареждане с втечен метан в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа по параграф 2, които да позволят движението на морски кораби по цялата основна трансевропейска транспортна мрежа. Държавите членки си сътрудничат при необходимост със съседните държави членки, за да осигурят адекватно покритие на основната трансевропейска транспортна мрежа.
2. Държавите членки посочват в своите национални рамки за политиката морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа, където ще се предоставя достъп до точки за презареждане с втечен метан по параграф 1, като отчитат също така реалните потребности и развитието на пазара.

Член 12

Цели за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства

1. Държавите членки гарантират, че на всички летища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа доставките на електроенергия за спрели въздухоплавателни средства са осигурени:
 - а) до 1 януари 2025 г. — на всички контактни местостоянки за въздухоплавателни средства, използвани за търговски въздушен превоз;
 - б) до 1 януари 2030 г. — на всички перонни местостоянки за въздухоплавателни средства, използвани за търговски въздушен превоз.
- 1а. Държавите членки могат да освободят летищата от трансевропейската транспортна мрежа с по-малко от 10 000 търговски полета годишно за последните три години от задължението да доставят електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства на всички перонни местостоянки.
2. Най-късно от 1 януари 2030 г. държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че електроенергията, подавана съгласно параграф 1, идва от електроенергийната мрежа или е произведена на място без използването на изкопаеми горива.

Член 13

Национални рамки на политиката

1. До 1 януари 2024 г. всяка държава членка изготвя и изпраща на Комисията проект на национална рамка на политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура.

а) Националната рамка за политиката трябва да съдържа най-малко следните елементи:

- 1) оценка на актуалното състояние и на бъдещото развитие на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор, както и на развитието на инфраструктура за алтернативни горива, като се отчитат интермодалният достъп до инфраструктура за алтернативни горива и, когато е приложимо, нейната трансгранична непрекъснатост;
- 2) национални краткосрочни и дългосрочни цели съгласно членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12, за които в настоящия регламент са определени задължителни национални цели;
- 3) политики и мерки, необходими за да се гарантира постигането на задължителните краткосрочни и дългосрочни цели, посочени в точка 2 от настоящия параграф;
- 4) мерки за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за затворени автомобилни паркове, по-специално на станции за зареждане с електроенергия и за презареждане с водород за публични транспортни услуги и на електрически зарядни станции за споделено ползване на автомобили, когато такива мерки са планирани или са били приети от държавата членка;
- 5) мерки за насърчаване и улесняване на разгръщането на станции за зареждане с електроенергия на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства в частни обекти, които не са публично достъпни, когато такива мерки са планирани или са били приети от държавата членка;
- 6) мерки за насърчаване на инфраструктурата за алтернативни горива в градски възли, по-специално по отношение на публично достъпните зарядни точки, когато такива мерки са планирани или са били приети от държавата членка;

- 7) мерки за насърчаване на достатъчен брой публично достъпни зарядни точки с голяма мощност, когато такива мерки са планирани или са били приети от държавата членка;
- (7a) мерки, необходими, за да се гарантира, че разполагането и експлоатацията на зарядни точки, включително географското разпределение на двупосочни зарядни точки, допринасят за гъвкавостта на енергийната система и за навлизането на електроенергията от възобновяеми източници в електроенергийната система, когато такива мерки са планирани или са били приети от държавата членка;
- 8) мерки, които да гарантират, че публично достъпните зарядни точки и точките за презареждане с алтернативни горива са достъпни за възрастни хора, лица с намалена подвижност и с увреждания, в съответствие с изискванията за достъпност от Директива 2019/882;
- 9) мерки за премахване на евентуални пречки по отношение на планирането, издаването на разрешителни, възлагането на поръчки и експлоатацията на инфраструктура за алтернативни горива, когато такива мерки са планирани или са били приети от държавата членка.

б) Националната рамка за политиката може да съдържа следните елементи:

- 1) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на летищата, различна от инфраструктурата за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства, например инфраструктура за презареждане с водород и електроенергия на въздухоплавателни средства;
- 2) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, например за електроенергия и водород, за пристанищни услуги съгласно определението в Регламент (ЕС) 2017/352³⁶;

³⁶ Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

- 3) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, различна от инфраструктурата за втечен метан и бреговото електрозахранване, предназначена за плавателни съдове по море, например инфраструктура за водород, амоняк и електроенергия;
 - 4) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за транспорта по вътрешните водни пътища, например инфраструктура за водород и електроенергия;
 - 5) план за разгръщане, включващ цели, основни етапи и нужното финансиране за влакове, задвижвани с водород или акумулаторни батерии, в сегменти от мрежата, които няма да бъдат електрифицирани;
 - 6) национални краткосрочни и дългосрочни цели за разгръщането на посочената в точки (1), (2), (3), (4) и (5) от настоящата алинея инфраструктура за алтернативни горива, за които в настоящия регламент не са определени задължителни цели.
2. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на тяхна територия.
 3. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени, по целесъобразност, интересите на регионалните и местните органи, по-специално по отношение на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво за обществения транспорт, както и интересите на съответните заинтересовани страни.
 4. При необходимост държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки за политиката, за да гарантират, че мерките, необходими за постигането на целите на настоящия регламент, са съгласувани и координирани. По-специално държавите членки си сътрудничат по стратегиите за използване на алтернативни горива и разгръщане на съответната инфраструктура във водния транспорт. Комисията подпомага държавите членки в процеса на сътрудничество.
 5. Мерките за подкрепа на инфраструктурата за алтернативни горива са в съответствие с приложимите правила за държавна помощ от ДФЕС.
 6. Всяка държава членка предоставя на разположение на обществеността своя проект за национална рамка за политиката и гарантира, че обществеността разполага със своевременни и ефективни възможности за участие в изготвянето на проекта за национална рамка за политиката.

7. Комисията оценява проектите на националните рамки за политиката и може да отправя препоръки към дадена държава членка не по-късно от шест месеца след представянето на проектите за национални рамки за политиката, посочени в параграф 1. В тези препоръки може да се посочва по-специално:
- а) равнището на амбиция на краткосрочните и дългосрочните цели с оглед на изпълнението на задълженията, посочени в членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12;
 - б) политиките и мерките, свързани с краткосрочните и дългосрочните цели на държавите членки.
8. Всяка държава членка взема надлежно предвид всички препоръки на Комисията в своята окончателна национална рамка за политиката. Ако съответната държава членка не вземе мерки във връзка с препоръка или със съществена част от нея, тази държава членка предоставя писмено обяснение на Комисията.
9. До 1 януари 2025 г. всяка държава членка уведомява Комисията относно своята окончателна национална рамка за политиката.

Член 14

Докладване

1. Всяка държава членка представя на Комисията самостоятелен национален доклад относно напредъка по изпълнението на националната си рамка за политиката до 1 януари 2027 г. и на всеки две години след това.
2. Докладите относно напредъка обхващат информацията, посочена в приложение I, и, когато е възможно, включват съответната обосновка относно степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в член 13.

3. Най-късно до 30 юни 2024 г. и периодично на всеки четири години след това държавите членки оценяват как чрез разполагането и експлоатацията на зарядни точки би могло да стане възможно електрическите превозни средства допълнително да допринесат за гъвкавостта на енергийната система, включително тяхното участие в балансиращия пазар, както и по отношение на по-нататъшното усвояване на електроенергия от възобновяеми източници. При тази оценка се вземат предвид всички видове зарядни точки, независимо дали са публични или частни, и се дават препоръки по отношение на типа, съпътстващата технология и географското разпределение, за да се улеснят възможностите на ползвателите да интегрират своите електрически превозни средства в системата. Оценката се оповестява. Държавите членки могат да поискат от регулаторния орган да извърши тази оценка. Въз основа на резултатите от оценката, ако е необходимо, държавите членки предприемат подходящи мерки за разполагането на допълнителни зарядни точки и ги включват в доклада си за напредъка, посочен в параграф 1. Оценката и мерките се вземат предвид от операторите на системи в плановете за развитие на мрежата, посочени в член 32, параграф 3 и член 51 от Директива (ЕС) 2019/944.
4. Въз основа на данните, предоставени от операторите на преносни системи и операторите на разпределителни системи, регулаторният орган на държавите членки оценява най-късно до 30 юни 2024 г. и периодично на всеки четири години след това потенциалния принос на двупосочното зареждане за навлизането на електроенергия от възобновяеми източници в електроенергийната система. Тази оценка се оповестява публично. Въз основа на резултатите от оценката държавите членки предприемат, ако е необходимо, подходящи мерки за коригиране на разполагаемостта и географското разпределение на двупосочни зарядни точки в частни зони, и включват тези мерки в докладите за напредъка по параграф 1.

Член 14а

Съдържание, структура и формат на националните рамки за политиката и националните доклади за напредъка

Комисията приема насоки и образци относно съдържанието, структурата и формата на националните рамки за политиката и съдържанието на националните доклади за напредъка, които се предоставят от държавите членки в съответствие с член 13 и член 14, параграф 1, не по-късно от шест месеца след датата на прилагане, посочена в член 24. Комисията може да приема насоки и образци за улесняване на ефективното прилагане в целия Съюз на всички други разпоредби на настоящия регламент.

Член 15

Преглед на националните рамки за политиката и на националните доклади за напредъка

1. До 1 януари 2026 г. Комисията оценява националните рамки за политиката, нотифицирани от държавите членки съгласно член 13, параграф 9, и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценката на тези национални рамки за политиката и тяхната съгласуваност на равнището на Съюза, включително оценка на степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в член 13, параграф 1.
2. Комисията оценява националните доклади за напредъка, представени от държавите членки съгласно член 14, параграф 1, и по целесъобразност издава препоръки на държавите членки, за да се гарантира постигането на целите и задълженията, определени в настоящия регламент. Следвайки тези препоръки, държавите членки могат да изготвят актуализация на своя национален доклад за напредъка в рамките на шест месеца след препоръките на Комисията.
3. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за своята оценка на националните доклади за напредъка една година след представянето на тези доклади за напредъка от държавите членки, съгласно член 14, параграф 1. Тази оценка съдържа оценка на:
 - а) напредъка, постигнат от държавите членки по отношение на постигането на краткосрочните и дългосрочните цели;
 - б) съгласуваността на развитието на равнището на Съюза.

4. Въз основа на националните рамки за политиката, националните доклади за напредъка и докладите, представени от държавите членки съгласно съответно член 13, параграф 9, член 14, параграф 1 и член 16, параграф 1, Комисията публикува и редовно актуализира информацията относно националните краткосрочни цели и дългосрочните цели, представени от всяка държава членка по отношение на:
- а) броя на публично достъпните зарядни точки и станции, поотделно за зарядните точки за лекотоварни превозни средства и зарядните точки за тежкотоварни превозни средства, и в съответствие с категоризацията, предвидена в приложение III;
 - б) броя на публично достъпните точки за презареждане с водород;
 - в) инфраструктурата за брегово електрозахранване в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
 - г) инфраструктурата за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства в летища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
 - д) броя на точките за презареждане с втечен метан в морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
 - е) броя на публично достъпните точки за презареждане с втечен метан за моторни превозни средства;
 - ж) броя на публично достъпните точки за зареждане със СПГ за моторни превозни средства;
 - з) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за други алтернативни горива в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
 - и) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за други алтернативни горива на летищата от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;
 - й) точки за презареждане с алтернативни горива и зарядни точки за железопътния транспорт.

Член 16

Проследяване на напредъка

1. До 31 март на годината след датата на прилагане, посочена в член 24, и до същата дата всяка година след това държавите членки докладват на Комисията общата агрегирана зарядна изходна мощност, броя на публично достъпните зарядни точки и броя на регистрираните електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, разгърнати на тяхната територия към 31 декември на предходната година, в съответствие с изискванията на приложение III.
2. Без да се засяга процедурата, предвидена в член 258 от ДФЕС, когато от доклада, посочен в параграф 1 от настоящия член, или от друга информация, с която Комисията разполага, е видно, че дадена държава членка не е постигнала националните си цели, посочени в член 3, параграф 1, Комисията може да направи констатация в този смисъл и да препоръча съответната държава членка да предприеме коригиращи мерки за постигане на националните цели. В срок от три месеца след получаване на констатациите на Комисията съответната държава членка уведомява Комисията за коригиращите мерки, които планира да приложи за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1, включително допълнителни действия, които държавата членка възнамерява да предприеме за постигане на посочените цели, и ясен график за действията, които дават възможност за оценка на годишния напредък за постигането на тези цели. Когато Комисията установи, че коригиращите мерки са задоволителни, съответната държава членка актуализира своя последен национален доклад за напредъка, както е посочено в член 14, заедно с тези коригиращи мерки и го представя на Комисията.

Член 17

Информация за ползвателите

1. Предоставя се относима, последователна и ясна информация относно превозните средства, които могат редовно да бъдат зареждани с отделните горива, пуснати на пазара, или да бъдат зареждани на зарядни точки. Тази информация се предоставя:
 - а) в ръководствата за моторните превозни средства и върху моторните превозни средства от производителите, както е посочено в член 3, точка 40 от Регламент (ЕС) 2018/858, когато тези превозни средства се пускат на пазара;
 - б) в точките за презареждане с гориво и зарядните точки от операторите на зарядни точки и точки за презареждане, както и
 - в) при дистрибуторите на моторни превозни средства от дистрибуторите, както е посочено в член 3, точка 43 от Регламент (ЕС) 2018/858.

2. Разпознаването на съвместимостта на превозните средства и инфраструктурата, както и разпознаването на горивата и съвместимостта на превозните средства, посочени в параграф 1, трябва да са в съответствие с техническите спецификации, посочени в точки 9.1 и 9.2 от приложение II. В случай че тези стандарти са представени графично, включително със схема за цветно кодиране, графичното представяне трябва да е опростено и лесно за разбиране и да се поставя по ясно видим начин:
 - а) от операторите на точките за презареждане с гориво на съответните колонки и техните крайници във всички експлоатирани от тях точки за презареждане, считано от датата на пускане на горивата на пазара;
 - б) от производителите, посочени в член 3), точка 40 от Регламент (ЕС) 2018/858 в непосредствена близост до капачките на резервоарите на моторните превозни средства, за които е препоръчано да се използва това гориво и които са съвместими с него, както и в ръководствата за моторните превозни средства, когато тези моторни превозни средства са пуснати на пазара.

3. Когато цените на горивата са указани в станция за презареждане, държавите членки гарантират, че където е необходимо, и по-специално за електроенергията и водорода, с информационна цел се указват за сравнение съответните цени за единица, като се следва общата методика за сравняване на цените на алтернативните горива за единица, посочена в точка 9.3 от приложение II.
4. Когато европейските стандарти за определяне на техническите спецификации за дадено гориво не включват разпоредби за етикетиране за съответствието с въпросните стандарти, когато разпоредбите за етикетиране не се отнасят до графично представяне, включващо схема за цветно кодиране, или когато разпоредбите за етикетиране не са подходящи за постигане на целите на настоящия регламент, за целите на еднаквото прилагане на параграфи 1 и 2, Комисията може чрез актове за изпълнение в съответствие с член 21, параграф 2:
- а) да възложи на европейските организации по стандартизация да разработят спецификации за етикетирането на съвместимостта,
 - б) да определи графичното представяне, включително със схема за цветно кодиране, на съвместимостта на горивата за въведените на пазара на Съюза горива, които според оценката на Комисията достигат нивото от 1% от общия обем на продажбите в повече от една държава членка.
5. Когато се актуализират разпоредбите за етикетиране съгласно стандартите на европейските организации по стандартизация, се приемат актове за изпълнение по отношение на етикетирането или ако, при необходимост, се разработят нови стандарти на европейските организации по стандартизация за алтернативни горива, съответните изисквания за етикетиране се прилагат 24 месеца след съответното им актуализиране или приемане за всички точки за презареждане с гориво, зарядни точки и за всички моторни превозни средства, когато се пускат на пазара.

Член 18

Предоставяне на данни

1. Държавите членки назначават организация за регистрация на идентификационни данни. Организацията за регистрация на идентификационни данни издава и управлява уникални идентификационни кодове с цел разпознаване най-малко на операторите на зарядни точки и доставчици на услуги за мобилност най-късно една година след датата на прилагане, посочена в член 24.
2. Не по-късно от 1 година след датата на прилагане, посочена в член 24, операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива или, в съответствие с договореностите между тях, собствениците на тези точки гарантират наличността на статични и динамични данни относно инфраструктурата за алтернативни горива, експлоатирана от тях, или относно услугите, които са неразривно свързани с такава инфраструктура, която предоставят или възлагат на външни изпълнители безплатно. Предоставят се следните видове данни:
 - a) статични данни за експлоатираните от операторите публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива:
 - i) географско местоположение на зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива,
 - ii) брой на съединителите,
 - iii) брой на местата за паркиране за хора с увреждания,
 - iv) информация за връзка със собственика и оператора на зарядната станция и станцията за презареждане с гориво,
 - v) работно време.

- б) други статични данни за експлоатираните от тях публично достъпни зарядни точки:
- i) идентификационни кодове, най-малко на зарядната точка,
 - ii) вид съединител,
 - iii) вид ток (~/—),
 - iv) мощност (kW).
- в) динамични данни за експлоатираните от операторите публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива:
- i) експлоатационно състояние (в експлоатация/повредена)
 - ii) разполагаемост (използва се/не се използва)
 - iii) цена ad hoc.

Изискванията, определени в буква в), не се прилагат за публично достъпни зарядни точки, за които не се изисква заплащане за услугата за зареждане.

3. Не по-късно от 15 месеца след датата на прилагане, посочена в член 24, държавите членки гарантират, че данните, посочени в параграф 2, са достъпни с открит и недискриминационен достъп до тях за всички заинтересовани страни чрез техните национални точки за достъп в съответствие със съответните разпоредби, свързани с тези данни, в Делегиран регламент (ЕС) 2022/670³⁷ и в съответствие с допълнителните допълващи спецификации, които могат да бъдат приети в съответствие с параграф 4а.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 20, за да включва към видовете данни, посочени в параграф 2, допълнителни видове данни относно публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане за алтернативни горива или относно услугите, които са неразривно свързани с такава инфраструктура, която операторите на тази инфраструктура предоставят или възлагат на външни изпълнители с оглед на технологичното развитие или новите услуги, предоставяни на пазара.

³⁷ Делегиран регламент (ЕС) 2022/670 на Комисията от 2 февруари 2022 г. за допълване на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на предоставянето в целия ЕС на информационни услуги в реално време за движението по пътищата (ОВ L 122, 25.4.2022 г., стр. 1).

- 4а. Комисията може, чрез актове за изпълнение, приети съгласно член 21, параграф 2:
- а) да приема спецификации, допълващи определените в Делегиран регламент (ЕС) 2022/670, свързани с формата, честотата и качеството, в съответствие с които се предоставят данните, посочени в параграф 2 и в делегираните актове, приети въз основа на параграф 4;
 - б) да установява подробни процедури, позволяващи наличността и достъпността на данни, изисквани съгласно настоящия член.

Актовете за изпълнение, приети въз основа на настоящия параграф, не засягат Директива 2010/40/ЕС и делегираните актове и актовете за изпълнение, приети въз основа на нея.

5. В делегираните актове и актовете за изпълнение, посочени в параграфи 4 и 4а, се предвиждат разумни преходни периоди, преди съдържашите се в тях разпоредби или техните изменения да станат задължителни за операторите или собствениците на зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива.

Член 19

Общи технически спецификации

1. Спазват се техническите спецификации, определени в приложение II.
6. В съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 Комисията може да поиска от европейските организации по стандартизация да изготвят европейски стандарти, определящи техническите спецификации за областите, посочени в приложение II към настоящия регламент, за които Комисията не е приела общи технически спецификации.