

Bruselj, 25. maj 2022  
(OR. fr, en)

9111/22

---

---

**Medinstitucionalna zadeva:  
2021/0223(COD)**

---

---

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

## **POROČILO**

---

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	ST 8902/1/22 REV1 ST 10877/21 ADD1-ADD7
Št. dok. Kom.:	COM(2021) 559 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta – splošni pristop

---

### **I. UVOD**

1. Komisija je 14. julija 2021 Evropskemu parlamentu in Svetu v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“ predložila predlog uredbe<sup>1</sup> o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.
2. Ta predlog naj bi imel osrednjo vlogo pri preoblikovanju prometnega sektorja in doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050, saj je njegov glavni cilj podpreti vzpostavitev vseevropske, za javnost odprte polnilne in oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva v cestnem, letalskem in vodnem sektorju. Njegove glavne določbe so zasnovane tako, da izpolnjujejo naslednje cilje:

---

<sup>1</sup> ST 10877/21

- (i) zagotavljanje zadostnega infrastrukturnega omrežja za polnjenje ali oskrbo cestnih vozil in plovil z alternativnimi gorivi;
- (ii) zagotoviti alternative uporabi vgrajenih motorjev (ki delujejo na fosilna goriva) za plovila med privezom in mirujoče zrakoplove ter
- (iii) zagotoviti, da bo infrastruktura v celoti interoperabilna in prijazna do uporabnika.

## **II. PREUČIETV V DRUGIH INSTITUCIJAH**

- 3. Evropski parlament je za pristojni odbor za ta predlog imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN), za poročevalca pa Ismaila ERTUGA (DE, S&D). Evropski parlament naj bi stališče sprejel na plenarnem zasedanju septembra 2022.
- 4. Evropski ekonomsko-socialni odbor in Evropski odbor regij sta mnenji o navedenem predlogu sprejela 9. decembra 2021 oziroma 26. januarja 2022.
- 5. Senat češkega parlamenta ter romunski in avstrijski parlament so sprejeli mnenja o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti.

## **III. TRENTNO STANJE V SVETU**

- 6. Delovna skupina za intermodalni promet in omrežja je 16. julija 2021 delo začela s splošno predstavitvijo predloga. Ta delovna skupina je oceno učinka, ki jo je izvedla Komisija<sup>2</sup>, preučila 3. septembra 2021.
- 7. Svet PTE (promet) je na seji 9. decembra 2021 opravil orientacijsko razpravo, da bi določil nadaljnje delo v zvezi s to zadevo.
- 8. Med francoskim predsedovanjem so se redno in intenzivno nadaljevale razprave v delovni skupini.

---

<sup>2</sup> ST 10877/21 ADD 3 do 5.

9. Na seji 13. aprila 2022 je to zadevo preučil tudi Odbor stalnih predstavnikov, da bi poglobili razpravo in zbrali smernice držav članic o naslednjih treh vidikih:

- (i) električno polnjenje lahkih vozil;
- (ii) cilji in zahteve za težka vozila;
- (iii) cilji in zahteve za morska pristanišča.

10. Ob upoštevanju stališč, ki so jih države članice izrazile glede celotnega predloga

Komisije, je bil kompromis, ki je priložen temu poročilu, spremenjen, da bi se upoštevalo več odločnih zahtev. Te spremembe zadevajo predvsem naslednje vidike:

- a) v zvezi z električnim polnjenjem lahkih in težkih vozil (členi 2(2a), 3 in 4):
- za lahka vozila je bila uvedena določena mera prilagodljivosti glede skupne moči polnilnih parkov v omrežju TEN-T, da bi se upoštevale objektivno različne razmere v smislu obsega prometa, predvsem odsekov omrežja TEN-T z majhnim obsegom prometa. Poleg tega je predsedstvo na zahtevo precej držav članic dodalo novo možnost za povečanje največje razdalje med polnilnimi parki, namenjenimi lahkim vozilom, na odsekih omrežja TEN-T z zelo majhnim obsegom prometa. Ob upoštevanju dejstva, da se spričo ciljev, ki jih je določila Unija, pričakuje znaten porast električne mobilnosti, se je skušalo najti ravnotežje med na eni strani zagotavljanjem zadostne razpoložljivosti polnilne infrastrukture – zato da bi bila polnilna mesta redno na voljo vsem voznikom –, združljivim z dosegom teh vozil in pričakovano visoko ravno storitev v omrežju TEN-T, ter na drugi strani dejstvom, da morajo biti naložbe učinkovite in da se je treba zato izogniti odvečni opremljenosti glede na obseg prometa. Uvedena je bila tudi določba, da se državam članicam na podlagi sklepa Komisije omogoči prenehanje uporabe zahtev iz osnutka uredbe v zvezi z električno polnilno močjo, ki se zagotavlja prek polnilnih mest za vsako električno vozilo, registrirano na ozemlju države članice, ali uporaba manj strogih zahtev, kadar delež registriranih električnih vozil presega določen prag in se izkaže, da te zahteve negativno vplivajo na zasebne naložbe.
- V zvezi z električnimi težkimi vozili je bil – ob upoštevanju dejstva, da se v naslednjih nekaj letih pričakuje napredek, predvsem glede standardov polnjenja, in da je trg manj razvit kot pri lahkih vozilih – glede uvajanja infrastrukture izbran postopen proces, ki spodbuja koridorski pristop, začeni z letom 2025, s ciljem, da bi do leta 2030 zajeli vse ceste omrežja TEN-T. Poleg tega je bila uvedena določena

mera prilagodljivosti glede skupne moči polnilnih parkov v omrežju TEN-T iz istih razlogov kot za lahka vozila na odsekih omrežja TEN-T z majhnim obsegom prometa. Nazadnje je predsedstvo na zahtevo znatnega števila držav članic dodalo novo možnost za povečanje največje razdalje med polnilnimi parki, namenjenimi težkim vozilom, na odsekih omrežja TEN-T z zelo majhnim obsegom prometa. Dejansko so stroški polnilnih postaj za težka vozila veliko višji kot za lahka vozila, prevoz težkih vozil pa se večinoma izvaja v okviru poklicnih dejavnosti, zaradi česar so uporabniki manj zaskrbljeni glede dosega vozil.

Države članice bodo redno ocenjevale to prilagodljivost, o kateri bodo uradno obveščale Komisijo, ki jo bo lahko pregledala pri prihodnjih revizijah.

Poleg tega je bila za vsa cestna vozila uvedena tudi možnost upoštevanja postaj, postavljenih do 3 km od avtocestnih uvozov ali izvozov v omrežju TEN-T, da bi se prilagodili različnim razmeram v Uniji.

- b) v zvezi z oskrbo cestnih vozil z vodikom (člen 6): da bi zagotovili čim večjo učinkovitost naložb in se prilagodili tehnološkemu razvoju, je bilo na tej stopnji odločeno, da se zahteve usmerijo na uvedbo infrastrukture za oskrbo s plinastim vodikom v jedrnem omrežju TEN-T, s posebnim poudarkom na urbanih in multimodalnih vozliščih. Komisija bo redno ocenjevala razvoj v tem sektorju, da bi po potrebi prilagodila in dopolnila zahteve;

- c) v zvezi z ergonomijo infrastrukture za električno polnjenje (člen 5) in infrastrukturo za oskrbo z vodikom (člen 7): v celoti so bile upoštevane potrebe uporabnikov, kar zadeva različne možnosti plačevanja in prikaza cen, hkrati pa so se omejile nesorazmerne naložbe, predvsem v obstoječo infrastrukturo;
- d) v zvezi z oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih (člen 9): določbe so bile v celoti usklajene s predlogom „FuelEU za pomorstvo“, predvsem izjeme;
- e) v zvezi z oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo (člen 12): določbe so bile pojasnjene in upoštevane so bile omejitve majhnih letališč;
- f) v zvezi z vzpostavitvijo nacionalnih okvirov politike (člen 13) in poročanjem (člen 14 in priloga I): določbe so bile racionalizirane;
- g) kar zadeva postopek spremljanja napredka (člen 16), je bil ta pojasnjen;
- h) kar zadeva informacije za uporabnike (člen 17), so bile določbe precizirane in pojasnjene;
- i) kar zadeva zagotavljanje podatkov (člen 18), so bile določbe precizirane in usklajene s predlagano direktivo o inteligentnih prometnih sistemih, povezava s to direktivo pa je bila pojasnjena;
- j) kar zadeva skupne tehnične specifikacije (člen 19 in priloga II), sta bila člen in priloga poenostavljena in pojasnjena;
- k) kar zadeva klavzulo o pregledu (člen 22), je bila njena vsebina pojasnjena, predvsem z uvedbo posebnega kratkoročnega pregleda za težka vozila glede na pričakovane znatne spremembe;
- l) uveden je bil tudi datum začetka uporabe uredbe (člen 24).

11. Odbor stalnih predstavnikov je na sejah 18. in 20. maja preučil in odobril besedilo iz priloge k temu dopisu, da bi dosegli dogovor o splošnem pristopu.

#### IV. ZAKLJUČEK

12. Glede na navedeno naj Svet doseže dogovor o splošnem pristopu glede predloga uredbe<sup>3</sup> o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU, ki bo temeljil na kompromisu iz priloge k temu poročilu.

---

---

<sup>3</sup> ST 10877/21

Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU  
Evropskega parlamenta in Sveta**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>4</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>5</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

---

<sup>4</sup> UL C , , str. .

<sup>5</sup> UL C , , str. .

- (1) V Direktivi 2014/94/EU<sup>6</sup> je določen okvir za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva. V Sporočilu Komisije o uporabi navedene direktive<sup>7</sup> je opozorjeno, da razvoj polnilne in oskrbovalne infrastrukture v Uniji ni enakomeren, ter na to, da ta infrastruktura ni dovolj interoperabilna in prijazna do uporabnikov. Opozorjeno je, da ni jasne skupne metodologije za določanje ciljev in sprejemanje ukrepov v okviru nacionalnih okvirov politike, ki jih zahteva Direktiva 2014/94/EU, kar je privedlo do položaja, v katerem se raven ambicioznosti pri določanju ciljev in v podpornih politikah med državami članicami zelo razlikuje.
- (2) Različni instrumenti prava Unije že določajo cilje za goriva iz obnovljivih virov. Direktiva 2018/2001/EU<sup>8</sup> na primer določa cilj 14-odstotnega tržnega deleža obnovljivih virov v gorivih za promet.
- (3) Uredba (EU) 2019/631<sup>9</sup> ter Uredba (EU) 2019/1242<sup>10</sup> že določata standarde emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter za nekatera težka vozila. Ti instrumenti bi morali pospešiti zlasti uvajanje brezemijskih vozil in s tem ustvariti povpraševanje po polnilni in oskrbovalni infrastrukturi.

---

<sup>6</sup> Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

<sup>9</sup> Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

<sup>10</sup> Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nova težka vozila ter spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202).



- (4) Pobudi ReFuelEU za letalstvo<sup>11</sup> in FuelEU za pomorstvo<sup>12</sup> bi morali okrepiti proizvodnjo trajnostnih alternativnih goriv in njihovo uvajanje v letalski in pomorski promet. Medtem ko se lahko zahteve glede uporabe trajnostnih letalskih goriv v veliki meri opirajo na obstoječo oskrbovalno infrastrukturo, so za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo potrebne naložbe. Pobuda FuelEU za pomorstvo določa zlasti zahteve za uporabo električne energije s kopnega, ki jih je mogoče izpolniti le, če se v pristaniščih TEN-T vzpostavi ustrezna raven oskrbe z električno energijo z obale. Vendar pa ti pobudi ne vsebujeta določb o potrebni infrastrukturi za gorivo, ki so predpogoj za doseganje ciljev.
- (5) Zato bi bilo treba vse načine prometa obravnavati v enem instrumentu, ki bi moral upoštevati različne vrste alternativnih goriv. Uporaba tehnologij za brezemisijske pogonske sisteme je na različnih stopnjah zrelosti v različnih načinih prometa. Zlasti v cestnem sektorju se hitro uvajajo akumulatorska električna in priključna hibridna vozila. Na trgih so na voljo tudi cestna vozila na vodikove gorivne celice. Poleg tega se v različnih projektih in v prvih komercialnih dejavnostih trenutno uporabljajo manjša plovila na vodik in akumulatorska električna plovila ter vlaki na vodikove gorivne celice, v naslednjih letih pa se pričakuje popolna komercialna uvedba. Nasprotno pa sta letalski in vodni sektor še naprej odvisna od tekočih in plinastih goriv, saj se pričakuje, da bodo brezemisijske in nizkoemisijske rešitve za pogonske sklope vstopile na trg šele okoli leta 2030, zlasti za letalski sektor celo pozneje, pri čemer bo popolna komercializacija zahtevala svoj čas. Uporaba fosilnih plinastih ali tekočih goriv je mogoča le, če je jasno vključena v odločno pot razogljčenja, ki je v skladu z dolgoročnim ciljem podnebne nevtralnosti v Uniji, zaradi česar je treba povečati mešanje z gorivi iz obnovljivih virov, kot so biometan, napredna biogoriva ali obnovljiva in nizkoogljična sintetična, parafinska, plinasta in tekoča goriva, ali fosilna goriva nadomestiti z njimi.

---

<sup>11</sup> COM(2021)561.

<sup>12</sup> COM(2021)562.

- (6) Takšna biogoriva, parafinska in sintetična goriva, ki nadomeščajo dizelsko, bencinsko in reaktivno gorivo, se lahko proizvajajo iz različnih surovin in se lahko v zelo visokih razmerjih vmešajo v fosilna goriva. Tehnično se lahko z manjšimi prilagoditvami uporabljajo z obstoječo tehnologijo vozil. Obnovljivi metanol se lahko uporablja tudi za plovbo po celinskih plovnih poteh in prevoz po morju na kratkih razdaljah. S sintetičnimi in parafinskimi gorivi je mogoče zmanjšati uporabo virov fosilnih goriv pri oskrbi prometa z energijo. Vsa ta goriva je mogoče distribuirati, skladiščiti in uporabljati z obstoječo infrastrukturo ali po potrebi z infrastrukturo iste vrste.
- (7) Utekočinjeni metan bo verjetno še naprej pomemben v pomorskem prometu, kjer za zdaj ni na voljo ekonomsko uspešne tehnologije za brezemisijske pogonske sklope. V sporočilu z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost“ je poudarjeno, da bodo brezemisijske morske ladje postale pripravljene za trg do leta 2030. Zaradi dolge življenjske dobe ladij bi se morala flota preoblikovati postopoma. V nasprotju s pomorskim prometom bi morale tehnologije za brezemisijske pogonske sklope, kot sta vodik in elektrika, za celinske plovne poti z običajno manjšimi plovili in krajšimi razdaljami hitreje vstopiti na trge. Pričakuje se, da utekočinjeni metan v tem sektorju ne bo več imel pomembne vloge. Goriva za promet, kot je utekočinjeni metan, je treba vedno bolj razogljčevati z mešanjem/nadomeščanjem z utekočinjenim biometanom ali na primer z obnovljivimi in nizkoogljičnimi sintetičnimi plinastimi e-gorivi (e-plini). Ta razogljčena goriva je mogoče uporabiti v isti infrastrukturi kot plinasta fosilna goriva, kar omogoča postopen prehod na razogljčena goriva.
- (8) V sektorju težkih vozil v cestnem prometu so tovornjaki na utekočinjeni metan popolnoma dozoreli. Po eni strani skupni scenariji, ki podpirajo strategijo za trajnostno in pametno mobilnost, načrt za uresničitev podnebnih ciljev ter revidirani scenariji modeliranja „Pripravljene na 55“ kažejo na omejeno vlogo plinastih goriv, ki bodo vedno bolj razogljčena za cestni promet težkih vozil, zlasti v segmentu prevoza na dolge razdalje. Poleg tega naj bi vozila na utekočinjeni naftni plin in stisnjeni zemeljski plin, za katera že obstaja zadostno infrastrukturno omrežje po vsej Uniji, postopoma nadomestili brezemisijski pogonski sklopi, zato se šteje, da je za uvajanje infrastrukture za utekočinjeni metan, ki lahko enakovredno oskrbuje z razogljčenimi gorivi, potrebna le omejena usmerjena politika, da se zapolnijo preostale vrzeli v glavnih omrežjih.

- (8a) V tej uredbi bi bilo treba določiti obvezne minimalne cilje za vzpostavitev javno dostopne infrastrukture za polnjenje ali oskrbo z gorivom za cestna vozila.
- (8b) Javno dostopna polnilna ali oskrbovalna mesta na primer vključujejo zasebna polnilna ali oskrbovalna mesta, ki so dostopna javnosti in so na javnih ali zasebnih zemljiščih, kot so javna parkirišča ali parkirišča supermarketov. Polnilno ali oskrbovalno mesto na zasebnem zemljišču, ki je dostopno splošni javnosti, bi bilo treba šteti za javno dostopno tudi v primerih, ko je dostop omejen na določeno splošno skupino uporabnikov, na primer na stranke. Polnilna ali oskrbovalna mesta za sheme souporabe avtomobilov bi se morala šteti kot dostopna javnosti le, če so izrecno dostopna tretjim uporabnikom. Polnilna ali oskrbovalna mesta na zasebnih zemljiščih, do katerih je dostop omejen na določen omejen krog oseb, kot so parkirišča v poslovnih stavbah, do katerih imajo dostop samo zaposleni ali pooblašene osebe, se ne bi smela šteti za javno dostopna polnilna ali oskrbovalna mesta.
- (8c) Polnilna postaja je fizična naprava za polnjenje električnih vozil. Vsaka postaja ima teoretično največjo izhodno moč, izraženo v kW. Vsaka postaja ima vsaj eno polnilno mesto, ki lahko oskrbuje samo eno vozilo naenkrat. Število polnilnih mest na polnilni postaji določa število vozil, ki jih je mogoče na tej postaji polniti v določenem trenutku. Kadar se na tej polnilni postaji v določenem trenutku polni več kot eno vozilo, se največja izhodna moč porazdeli na različna polnilna mesta, tako da je moč, zagotovljena na vsakem posameznem polnilnem mestu, nižja od izhodne moči te postaje. Polnilni park je sestavljen iz ene ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji, vključno z namenskimi parkirišči ob njih, odvisno od posameznega primera. Za cilje, določene v tej uredbi za polnilne parke, se lahko najmanjša izhodna moč, potrebna za te polnilne parke, zagotovi z eno ali več polnilnimi postajami.

- (9) Vzpostavljanje javno dostopne polnilne infrastrukture za lahka električna vozila je v Uniji neenakomerno. Nadaljnja neenakomerna distribucija bi ogrozila uvajanje takšnih vozil in omejila povezljivost po vsej Uniji. Nadaljnje razhajanje v političnih ciljih in pristopih na nacionalni ravni ne bo ustvarilo dolgoročne gotovosti, potrebne za velike tržne naložbe. Obvezni minimalni cilji za države članice na nacionalni ravni bi zato morali zagotoviti usmeritve politike in dopolnjevati nacionalne okvire politike. Ta pristop bi moral združevati nacionalne cilje, ki temeljijo na voznih parkih, s cilji, ki temeljijo na razdalji, za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T). Nacionalni cilji, ki temeljijo na voznih parkih, bi morali zagotoviti, da bi bilo uvajanje vozil v vsaki državi članici usklajeno z vzpostavitvijo zadostne javno dostopne polnilne infrastrukture. Cilji za omrežje TEN-T, ki temeljijo na razdalji, bi morali zagotoviti popolno pokritost glavnih cestnih omrežij Unije z električnimi polnilnimi mest ter tako zagotoviti enostavno in nemoteno potovanje po vsej Uniji.
- (10) Nacionalni cilji, ki temeljijo na voznem parku, bi morali biti določeni na podlagi skupnega števila registriranih električnih vozil v tej državi članici v skladu s skupno metodologijo, ki upošteva tehnološki razvoj, kot je povečan doseg električnih vozil ali vse večji prodor hitrih polnilnih mest na trg, ki lahko napolnijo večje število vozil kot običajna polnilna mesta. Metodologija mora upoštevati tudi različne vzorce polnjenja akumulatorskih električnih in priključnih hibridnih vozil. Metodologija, ki določa nacionalne cilje, ki temeljijo na voznem parku, na podlagi skupne največje izhodne moči javno dostopne polnilne infrastrukture, bi morala omogočati prožnost pri izvajanju različnih tehnologij polnjenja v državah članicah.

- (11) Izvajanje v državah članicah bi moralo zagotoviti, da se namesti zadostno število javno dostopnih polnilnih mest, zlasti na postajah javnega prometa, kot so pristaniški potniški terminali, letališča ali železniške postaje. Vzpostaviti bi bilo treba tudi zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za lahka vozila, da bi se povečala praktičnost za potrošnike, zlasti v omrežju TEN-T, da bi se zagotovila popolna čezmejna povezljivost in omogočil promet električnih vozil po vsej Uniji. Vzpostavitev javno dostopne polnilne infrastrukture bi morala biti v prvi vrsti rezultat zasebnih tržnih naložb. Vendar lahko države članice v skladu z zahtevami prava Unije o državni pomoči podpirajo vzpostavljanje potrebne infrastrukture v primerih, ko tržne razmere zahtevajo javno podporo, dokler ni vzpostavljen popolnoma konkurenčen trg.
- (11a) Odvisno od posebnih okoliščin v državi članici zahteve, da se prek javno dostopnih polnilnih postaj zagotovi fiksna skupna izhodna moč za vsako registrirano akumulatorsko električno lahko vozilo, morda ne bodo več upravičene v primeru škodljivih učinkov, tj. odvracanja zasebnih naložb, zlasti zaradi tveganja srednjeročno prekomerne ponudbe. To tveganje bi bilo lahko povezano z namestitvijo velikega števila zasebnih polnilnih mest, ki bi zapolnjevale potrebe uporabnikov, ali s stopnjo uporabe javno dostopnih polnilnih postaj, ki bi bila v primerjavi s prvotnimi predpostavkami nizka, kar bi imelo za posledico, da bi skupna razpoložljiva izhodna moč prek javno dostopnih polnilnih postaj dosegla nesorazmerno visoko raven v primerjavi z dejansko uporabo teh postaj. V tem primeru bi morala imeti zadevna država članica možnost, da zaprosi za dovoljenje za uporabo zahtev glede ravni skupne izhodne moči, ki so nižje od tistih iz te uredbe, ali za prenehanje uporabe teh zahtev. Delež akumulatorskih električnih lahkih vozil v skupnem voznem parku lahkih vozil, registriranih na ozemlju države članice, bi moral doseči vsaj 20 %. Država članica bi morala svoje zahtevo ustrezno utemeljiti.

- (13) Električna težka vozila potrebujejo izrazito drugačno polnilno infrastrukturo kot lahka vozila. Vendar javno dostopna infrastruktura za električna težka vozila v Uniji trenutno skorajda ni na voljo. Kombinirani pristop s cilji, ki temeljijo na razdalji, v omrežju TEN-T, ob primernem razlikovanju med jedrnim omrežjem TEN-T in celovitim omrežjem TEN-T, cilji za infrastrukturo za polnjenje čez noč in cilji na urbanih vozliščih ali v njihovi bližini bi moral zagotoviti, da se v vsej Uniji vzpostavi zadostna pokritost z javno dostopno infrastrukturo za električna težka vozila, da bi se podprlo pričakovano tržno uvajanje akumulatorskih električnih težkih vozil.
- (14) Vzpostaviti bi bilo treba zadostno število javno dostopnih hitrih polnilnih mest za težka vozila v omrežju TEN-T, da bi se zagotovila popolna povezljivost po vsej Uniji. Ta infrastruktura bi morala imeti zadostno izhodno moč, da bi omogočala polnjenje vozila v času zakonsko določenega odmora voznika. Da bi se upoštevali čas, potreben za načrtovanje, zasnova in izvedba polnilne infrastrukture, kar lahko vključuje razširitev ali nadgradnjo električnega omrežja na nekaterih območjih, pridobivanje zemljišč, okoljska dovoljenja in/ali oddajo javnih naročil, ter da bi se prilagodili postopnemu uvajanju električnih težkih vozil, bi bilo treba od leta 2025 postopoma uvajati javno dostopno polnilno infrastrukturo za ta vozila, da bi bilo do leta 2030 pokrito celotno omrežje TEN-T.
- (14a) Za vzpostavitev električne polnilne infrastrukture vzdolž cestnega omrežja TEN-T bi morale biti vse električne polnilne postaje, ki se postavijo v cestnem omrežju TEN-T, locirane na cesti TEN-T ali na vozni razdalji največ treh kilometrov od najbližjega izhoda s ceste TEN-T.

- (14b) Nekatere države članice nadgrajujejo odseke omrežja TEN-T, da bi izpolnile zahteve iz Uredbe (EU) št. 1315/2013<sup>13</sup>. Države članice bi si morale pri nadgradnji omrežja za izpolnitev zahtev iz Uredbe (EU) št. 1315/2013 prizadevati za zagotovitev, da se zahteve za vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture v omrežju TEN-T iz te uredbe izvajajo celovito, da se preprečijo nasedle naložbe, in na način, ki zagotavlja usklajeno izvajanje obeh uredb.
- (15) Polnilno infrastrukturo v omrežju TEN-T bi bilo treba dopolniti s hitro javno dostopno polnilno infrastrukturo v urbanih vozliščih ali njihovi bližini. Ta infrastruktura je potrebna zlasti za zagotavljanje možnosti polnjenja za dostavne tovornjake in za polnjenje na namembni lokaciji za tovornjake za prevoz na dolge razdalje, medtem ko bi bilo treba z nacionalnim ciljem, ki temelji na voznem parku, zagotavljati polnilna mesta za lahka vozila tudi v urbanih območjih. Težka vozila bi morala imeti tudi možnost, da bi poleg hitrih polnilnih mest vzdolž omrežja in v urbanih vozliščih ali v njihovi bližini uporabljala javno dostopno polnilno infrastrukturo za nočno polnjenje vzdolž glavnega transportnega omrežja, kar bi posebej podpiralo elektrifikacijo sektorja na dolge razdalje.

---

<sup>13</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

- (15a) V izogib naložbam, ki bi bile glede na obseg prometa na nekaterih cestah TEN-T nesorazmerne, bi morale države članice imeti možnost, da določijo, da se en park uporablja za obe smeri vožnje, pri čemer pa izpolnjuje druge veljavne zahteve glede razdalje, izhodne moči in števila polnilnih mest v parkih, ki veljajo za eno smer vožnje, ali da zmanjšajo skupno izhodno moč polnilnih parkov za lahka ali težka vozila, ki so locirani na cestah TEN-T z majhnim obsegom prometa lahkih oziroma težkih vozil in pri katerih polnilne infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskega vidika stroškov in koristi. V ta namen bi države članice morale imeti tudi možnost, da za ceste jedrnega omrežja TEN-T z zelo majhnim obsegom prometa dovolijo večjo največjo razdaljo med javno dostopnimi polnilnimi parki za lahka ali težka vozila.
- (15a2) Ciper ima otoško lego in omejen obseg cestnega omrežja TEN-T ter nima kopenske povezave z drugimi državami članicami in celino, zato je promet težkih vozil na dolge razdalje v tej državi članici omejen. Poleg tega bodo v tej državi članici potrebe električnih težkih vozil po polnjenju glede na njihovo omejeno dnevno kilometrino večinoma pokrite z nočnimi polnilnimi zmogljivostmi na zasebnih lokacijah, kot so skladišča. Torej bi za Ciper veljale nesorazmerne in nepotrebne obveznosti, če bi moral na svojem ozemlju zagotoviti takšno minimalno pokritost z javno dostopnimi polnilnimi parki za težka vozila, ki bi bila glede skupne izhodne moči parkov, lociranih v omrežju TEN-T, in največje razdalje med temi parki na isti ravni, kot je tista, določena v tej uredbi. Zato bi Ciper moral imeti možnost Komisiji predložiti utemeljeno prošnjo, da se mu tozadevno dovoli uporaba nižjih zahtev, pod pogojem, da taka prošnja, če je odobrena, ne bo ovirala prometa električnih težkih vozil v tej državi članici.



- (15b) Lastniki električnih vozil bi morali v veliki meri uporabljati polnilna mesta v svojih prostorih ali na skupnih parkiriščih v stanovanjskih in nestanovanjskih stavbah. Medtem ko je vzpostavitev infrastrukture za napeljavo vodov in polnilnih mest v navedenih stavbah urejena z Direktivo 2010/31/EU, bi morale države članice pri načrtovanju vzpostavitve javno dostopnih polnilnih mest upoštevati razpoložljivost take zasebne infrastrukture.
- (16) Vzpostavitev polnilne infrastrukture za težka vozila je prav tako pomembna na zasebnih lokacijah, na primer v zasebnih skladiščih in logističnih centrih, da se zagotovi nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji. Javni organi bi lahko sprejeti ukrepe v okviru vzpostavitve revidiranih nacionalnih okvirov politike, da bi se zagotovila ustrezna infrastruktura za nočno polnjenje in polnjenje na namembni lokaciji.
- (19) Možnost razvoja naprednih digitalnih storitev, vključno s pogodbenimi plačilnimi rešitvami, in zagotovitve preglednih informacij za uporabnike z uporabo digitalnih sredstev je odvisna od vzpostavitve digitalno povezanih in pametnih polnilnih mest, ki podpirajo vzpostavitev digitalno povezane in interoperabilne infrastrukture<sup>14</sup>. Ta pametna polnilna mesta bi morala vključevati sklop fizičnih atributov in tehničnih specifikacij (strojna in programska oprema), ki so potrebni za dinamično pošiljanje in sprejemanje podatkov, kar bi omogočilo pretok informacij med akterji na trgu, ki so odvisni od teh podatkov za popoln razvoj izkušnje polnjenja, vključno z upravljavci polnilnih mest, ponudniki mobilnostnih storitev, platformami za e-gostovanje, operaterji distribucijskih sistemov in, nazadnje, končnimi potrošniki.

---

<sup>14</sup> V skladu z načeli iz sporočila za naslovom Evropski okvir interoperabilnosti – strategija za izvajanje, COM(2017) 134 final.

- (20) Sistemi naprednega merjenja, kot so opredeljeni v Direktivi (EU) 2019/944<sup>15</sup>, omogočajo izdelavo dinamičnih podatkov, ki so potrebni za zagotovitev stabilnosti mreže in spodbujanje gospodarne uporabe storitev polnjenja. Z zagotavljanjem dinamičnega merjenja energije ter natančnih in preglednih informacij o stroških ti sistemi v kombinaciji s pametnimi polnilnimi mesti spodbujajo polnjenje v času nizkega splošnega povpraševanja po električni energiji in nizkih cen energije. Uporaba sistemov naprednega merjenja v kombinaciji s pametnimi polnilnimi mesti lahko optimizira polnjenje, kar koristi elektroenergetskemu sistemu in končnemu uporabniku. Države članice bi morale spodbujati uporabo sistema naprednega merjenja za polnjenje električnih vozil na javno dostopnih polnilnih postajah, kadar je to tehnično izvedljivo in ekonomsko sprejemljivo, ter zagotoviti, da ti sistemi izpolnjujejo zahteve iz člena 20 Direktive (EU) 2019/444.
- (21) Zaradi vse večjega števila električnih vozil v cestnem, železniškem in pomorskem prometu ter drugih načinov prometa bo treba postopke polnjenja optimizirati in jih upravljati na način, ki ne bo povzročal zastojev in bo v celoti izkoriščal razpoložljivost električne energije iz obnovljivih virov in nizke cene električne energije v sistemu. Zlasti pametno polnjenje lahko dodatno olajša integracijo električnih vozil v elektroenergetski sistem, saj omogoča prilagajanje odjema prek agregiranja in prilagajanje odjema na podlagi cene. Integracijo sistema je mogoče še olajšati z dvosmernim polnjenjem (vozilo-omrežje). Vsa običajna polnilna mesta, zgrajena ali obnovljena po datumu uporabe te uredbe, na katerih so vozila običajno parkirana dalj časa, bi zato morala omogočati pametno polnjenje.

---

<sup>15</sup> Direktiva (EU) 2019/944 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. junija 2019 o skupnih pravilih notranjega trga električne energije in spremembi Direktive 2012/27/EU (UL L 158, 14.6.2019, str. 125).

- (22) Razvoj infrastrukture za električna vozila, interakcija te infrastrukture z elektroenergetskim sistemom ter pravice in odgovornosti, dodeljene različnim akterjem na trgu električne mobilnosti, morajo biti skladni z načeli, določenimi v Direktivi (EU) 2019/944. V tem smislu bi morali operaterji distribucijskih sistemov nediskriminatorno sodelovati z vsako osebo, ki vzpostavi ali upravlja javno dostopna polnilna mesta. Dostop dobaviteljev električne energije iz Unije do polnilnih mest ne bi smel posegati v odstopanja iz člena 66 Direktive (EU) 2019/944.
- (23) Vzpostavitev in delovanje polnilnih mest za električna vozila bi morala biti razvita kot konkurenčni trg, odprt za vse stranke, zainteresirane za uvedbo ali upravljanje infrastrukture za polnjenje. Glede na omejene nadomestne lokacije na avtocestah so zlasti zaskrbljujoče obstoječe koncesije za avtoceste, na primer za konvencionalne bencinske črpalke ali počivališča, saj lahko trajajo zelo dolgo in so včasih celo brez določenega končnega datuma. Države članice bi si morale v največji možni meri in v skladu z Direktivo (EU) 2014/23<sup>16</sup> prizadevati za konkurenčno podeljevanje novih koncesij, zlasti za polnilne postaje na obstoječih avtocestnih počivališčih ali ob njih, da se omejijo stroški vzpostavljanja in omogočijo novi udeleženci na trgu.

---

<sup>16</sup> Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1).

- (24) Preglednost cen je ključnega pomena za zagotovitev nemotenega in enostavnega polnjenja in oskrbovanja z gorivom. Uporabnikom vozil na alternativna goriva bi bilo treba pred začetkom polnjenja ali oskrbe z gorivom zagotoviti točne informacije o cenah. Ceno bi bilo treba prikazati na jasno strukturiran način, da bi lahko končni uporabniki prepoznali različne elemente cene, ki jih operater zaračuna pri obračunu cene operacije polnjenja, in predvideli skupne stroške. Ta zahteva ne bi smela posegati v pravico držav članic, da določijo veljavno ceno na enoto električne energije, napolnjene s polnilne postaje, v skladu z Direktivo 98/6/ES.
- (25) Pojavljajo se nove storitve, ki podpirajo uporabo električnih vozil in so podlaga za razvoj storitev povezovanja v omrežje. Spodbude držav članic in zavezujoči ukrepi, kot so obvezne zmogljivosti gostovanja na določenih polnilnih mestih, imajo pomembno vlogo pri razvoju takih storitev. Subjekti, ki ponujajo navedene storitve, na primer ponudniki mobilnostnih storitev, bi morali imeti možnost poslovanja pod poštenimi tržnimi pogoji. Upravljavci polnilnih mest zlasti ne bi smeli neupravičeno prednostno obravnavati nobenega od teh ponudnikov storitev, na primer z neupravičenimi razlikami pri cenah, ki bi lahko ovirale konkurenco in na koncu privedle do višjih cen za potrošnike. Komisija bi morala spremljati razvoj trga polnjenja. Komisija bo pri pregledu uredbe sprejela ukrepe, kadar bo to potrebno zaradi razvoja trga, na primer omejitev storitev za končne uporabnike ali poslovnih praks, ki lahko omejijo konkurenco.

- (26) Motorna vozila na vodikov pogon so trenutno na trgu prisotna v zelo majhnem številu. Vendar je izgradnja zadostne infrastrukture za dovod vodika ključnega pomena za to, da se omogoči širša uporaba motornih vozil na vodikov pogon, kot je predvideno v strategiji Komisije za vodik za podnebno nevtralno Evropo<sup>17</sup>. Trenutno so oskrbovalna mesta za vodik uvedena le v nekaj državah članicah in večinoma niso primerna za težka vozila, kar ne omogoča prometa vozil na vodikov pogon po Uniji. Obvezni cilji za vzpostavitev javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik bi morali zagotoviti, da se v jedrnem omrežju TEN-T vzpostavi dovolj gosto omrežje oskrbovalnih mest za vodik, da se omogoči nemoteno potovanje lahkih in težkih vozil na vodik po vsej Uniji. Za vzpostavitev in lociranje infrastrukture za oskrbo z vodikom v omrežju TEN-T bi morale biti vse postaje za oskrbo z vodikom, ki bodo postavljene v cestnem omrežju TEN-T, locirane na cesti TEN-T ali na vozni razdalji največ 10 kilometrov od najbližjega izhoda s ceste TEN-T.
- (27) Da se vozilom na vodik zagotovi možnost, da se z gorivom oskrbijo na namembni lokaciji ali blizu nje, ki se običajno nahaja na mestnem območju, bi morale države članice opraviti analizo glede najboljših lokacij za oskrbovalne postaje, in v zvezi s tem razmisliti o postavitvi takšnih postaj na urbanih vozliščih, kot so opredeljena v Uredbi (EU) št. 1315/2013, ali v njihovi bližini ali na multimodalnih vozliščih, saj v tem primeru to niso tipične namembne lokacije le težkih vozil, temveč bi lahko z vodikom oskrbovale tudi druge načine prometa, kot sta železniški in celinski ladijski promet.

---

<sup>17</sup> COM(2020) 301 final.

- (28) V zgodnji fazi uvajanja na trg je še vedno določena stopnja negotovosti v zvezi z vrsto vozil, ki bodo prišla na trg, in v zvezi z vrsto tehnologij, ki se bodo široko uporabljale. Kot je navedeno v sporočilu Komisije z naslovom „Strategija za vodik za podnebno nevtralno Evropo“<sup>18</sup>, je bil segment težkih vozil opredeljen kot najverjetnejši segment za zgodnjo množično uporabo vozil na vodikov pogon. Zato bi se morala oskrbovalna infrastruktura za vodik predhodno osredotočiti na ta segment, hkrati pa bi morala lahkim vozilom omogočiti oskrbo z gorivom na javno dostopnih oskrbovalnih postajah za vodik. Za zagotovitev interoperabilnosti bi morale vse javno dostopne postaje za vodik vozila oskrbovati vsaj s plinastim vodikom pri 700 barih. Pri uvedbi infrastrukture bi bilo treba upoštevati tudi pojav novih tehnologij, kot je tekoči vodik, ki omogočajo večji doseg težkih vozil in so prednostna tehnološka izbira nekaterih proizvajalcev vozil.
- (29) V Uniji so vzpostavljena številna polnilna mesta za utekočinjeni metan, ki so že temelj za promet težkih vozil na utekočinjeni metan. Jedrno omrežje TEN-T bi moralo ostati osnova za vzpostavitev infrastrukture za utekočinjeni metan in postopoma za utekočinjeni biometan, saj pokriva glavne prometne tokove in omogoča čezmejno povezljivost po vsej Uniji. V Direktivi 2014/94/EU je priporočeno, da se takšna oskrbovalna mesta namestijo na vsakih 400 km v jedrnem omrežju TEN-T, vendar ostajajo nekatere omejene vrzeli v omrežju za dosego tega cilja. Države članice bi morale do leta 2025 doseči ta cilj in zapolniti preostale vrzeli, nato pa bi se moral cilj prenehati uporabljati.

---

<sup>18</sup> COM(2020) 301 final.

- (30) Uporabnikom vozil na alternativna goriva bi bilo treba omogočiti priložnostno polnjenje ali oskrbovanje ter priročno plačevanje na vseh javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih, ne da bi bilo treba skleniti pogodbo z upravljavcem polnilnega ali oskrbovalnega mesta ali s ponudnikom mobilnostnih storitev. Zato bi morala vsa javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za priložnostno polnjenje ali oskrbovanje sprejeti plačilne instrumente, ki se v Uniji pogosto uporabljajo, zlasti elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve. Pri infrastrukturi, ki je bila postavljena pred začetkom uporabe te uredbe, bi bilo treba uporabo te obveznosti zamakniti. Ta priložnostna metoda plačevanja bi morala biti vedno na voljo potrošnikom, tudi če so na polnilnem ali oskrbovalnem mestu na voljo pogodbeno plačila.
- (31) Prometna infrastruktura bi morala omogočati nemoteno mobilnost in dostopnost za vse uporabnike, vključno z invalidi in starejšimi osebami. Načeloma bi morale biti lokacije vseh polnilnih in oskrbovalnih postaj ter tudi same polnilne in oskrbovalne postaje zasnovane tako, da jih lahko uporablja čim večji del javnosti, zlasti starejše osebe, osebe z zmanjšano mobilnostjo in invalidi. To bi moralo vključevati na primer zagotavljanje, da je okoli parkirišča dovolj prostora, da polnilna postaja ni nameščena na površini z robniki, da so gumbi ali zaslon polnilne postaje na ustrezni višini ter da je teža polnilnih in oskrbovalnih kablov takšna, da z njimi zlahka ravnajo osebe z omejeno močjo. Poleg tega bi moral biti uporabniški vmesnik zadevnih polnilnih postaj dostopen. V tem smislu bi se morale za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo uporabljati zahteve glede dostopnosti iz Direktive 2019/882<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Direktiva (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (UL L 151, 7.6.2019, str. 70).

- (32) Naprave za oskrbo z električno energijo z obale so lahko vir čiste energije za pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh in prispevajo k zmanjšanju vpliva morskih ladij in plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh na okolje. V okviru pobude FuelEU za pomorstvo morajo upravljavci kontejnerskih in potniških ladij upoštevati določbe za zmanjšanje emisij ladij, privezanih na pomolu. Z obveznimi cilji za vzpostavitev bi bilo treba zagotoviti, da ima sektor za ladje, privezane na pomolu, v morskih pristaniščih jedrnega in celovitega omrežja TEN-T na voljo zadostno oskrbo z električno energijo z obale za izpolnjevanje teh zahtev. Zato ta uredba določa jasne cilje za vzpostavitev infrastrukture za oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih TEN-T. Države članice imajo različne modele upravljanja za pristanišča, zato se lahko za doseg te ciljev odločijo, da se infrastruktura v njihovih pristaniščih glede na potrebe vzpostavi na različnih terminalih. Pomembno je, da se infrastruktura v pristaniščih in po potrebi med terminali vzpostavi tam, kjer se z največjo donosnostjo naložb in stopnjo zasedenosti zagotovijo največje okoljske koristi (zmanjšanje toplogrednih plinov in onesnaženosti zraka).
- (33) Morske kontejnerske in morske potniške ladje, tj. kategorije ladij, ki proizvajajo največjo količino emisij na ladjo, ko so privezane na pomol, bi morale imeti prednost pri oskrbi z električno energijo z obale. Da bi se upoštevale značilnosti povpraševanja po električni energiji različnih potniških ladij, privezanih na pomolu, in značilnosti delovanja pristanišča, je treba razlikovati med zahtevami za potniške ladje ro-ro in visokohitrostna potniška plovila ter zahtevami za druge potniške ladje.



- (34) Pri teh ciljih bi bilo treba upoštevati vrste oskrbovanih plovil in njihov obseg prometa. Za morska pristanišča z majhnim obsegom prometa nekaterih kategorij ladij glede na povprečno letno število postankov v pristanišču ne bi smele veljati obvezne zahteve za ustrezne kategorije ladij na podlagi najmanjšega obsega prometa, da se prepreči namestitev zmogljivosti, ki bi bile premalo izkoriščene. Podobno namen obveznih ciljev ne bi smelo biti največje povpraševanje, temveč dovolj velik obseg, da bi se preprečile premalo izkoriščene zmogljivosti in upoštevale značilnosti delovanja pristanišča.
- (34a) Pri ugotavljanju števila postankov v pristanišču ne bi smeli upoštevati kratkih postankov, postankov ladij, ki uporabljajo brezemisijske tehnologije, nenačrtovanih postankov v pristaniščih zaradi varnosti ali reševanja življenj na morju in izjemnih okoliščin, v katerih je potrebna proizvodnja energije na krovu, v izrednih razmerah, ki pomenijo neposredno nevarnost za življenje, ladjo, okolje ali v drugih primerih višje sile.
- (34b) Pomorski promet je pomembna povezava za kohezijo in gospodarski razvoj otokov in najbolj oddaljenih regij v Uniji, pa tudi za specifična ozemlja nekaterih držav članic, kakršni sta Ceuta in Melilla. Zmogljivost proizvodnje energije na teh otokih, v teh regijah in na teh ozemljih morda ne bo vedno zadostovala za potrebe po električni energiji, potrebni za podporo zagotavljanju oskrbe z električno energijo z obale. V tem primeru bi bilo treba te otoke, regije in ozemlja izvzeti iz te zahteve, razen če in dokler takšna električna povezava s celino oziroma, odvisno od primera, s sosednjimi državami ni dokončana ali dokler ne zadošča lokalna zmogljivost iz čistih virov energije.

- (34c) Vsi zadevni deležniki bi se morali usklajevati glede oskrbe z električno energijo z obale za morske ladje, da se olajšajo srednje- in dolgoročni načrti in naložbe tako za ladje kot pristanišča ter se omogoči nemoteno vsakodnevno delovanje.
- (35) Do leta 2025 bi morale biti na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan vključujejo terminale za utekočinjeni metan, rezervoarje, priklopnike tovornjakov cistern, tovornjake cisterne, mobilne rezervoarje, plovila z rezervoarjem in barže.
- (35a) Naprave, ki zagotavljajo oskrbo z električno energijo z obale, bi bilo treba postaviti tudi v pristaniščih na celinskih plovnih poteh omrežja TEN-T.
- (36) Zunanja oskrba z električno energijo bi morala nadomestiti letalski kerozin kot vir energije zrakoplovov, mirujočih na letališčih. To bi morale zmanjšati emisije onesnaževal in hrupa, izboljšati kakovost zraka in zmanjšati vpliv na podnebne spremembe. Zato bi bilo treba vsem dejavnostim komercialnega prevoza omogočiti uporabo zunanje oskrbe z električno energijo, ko so zrakoplovi parkirani na položajih v kontaktnem polju ali predpolju na letališčih TEN-T. Zunanjo oskrbo zrakoplovov z energijo bi bilo mogoče zagotoviti s fiksnimi ali mobilnimi zemeljskimi napajalnimi enotami, tako na položajih v kontaktnem polju ali predpolju. Zrakoplovi bi morali imeti možnost zunanje oskrbe z električno energijo na vseh položajih v kontaktnem polju in predpolju, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza, ne bi pa bilo nujno, da bi bil vsak položaj opremljen z vsaj eno fiksno ali mobilno zemeljsko napajalno enoto, saj lahko en vir električne energije – bodisi fiksno bodisi mobilno – služi več položajem in se uporablja v skladu z operativnimi potrebami.

- (36a) Države članice bi morale imeti možnost, da letališča omrežja TEN-T, ki imajo letno manj kot 10 000 premikov, povezanih s komercialnimi leti, izvzamejo iz obveznosti oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo na vseh položajih v predpolju. Glede na število zadevnih letov stroški naložb in vzdrževanja za oskrbo oddaljenih položajev z električno energijo na teh letališčih morda ne bi bili sorazmerni z okoljskimi koristmi, zlasti v primerjavi z učinkovitejšimi naložbami za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> od letališč.
- (37) Države članice so v skladu s členom 3 Direktive 2014/94/EU vzpostavile nacionalne okvire politike, v katerih so opisani njihovi načrti in cilji za zagotovitev izpolnjevanja teh ciljev. Pri oceni nacionalnega okvira politike in oceni Direktive 2014/94/EU je bila poudarjena potreba po večji ambicioznosti in boljše usklajenem pristopu med državami članicami glede na pričakovano pospešitev uvajanja vozil na alternativna goriva, zlasti električnih vozil. Poleg tega bodo za izpolnitev ciljev evropskega zelenega dogovora potrebne alternative fosilnim gorivom v vseh načinih prometa. Obstoječe nacionalne okvire politike bi bilo treba revidirati, da bodo jasno opisovali, kako bodo države članice izpolnile veliko večjo potrebo po javno dostopni polnilni in oskrbovalni infrastrukturi, kot je izraženo v obveznih ciljih. Revidirani okviri bi lahko obravnavali tudi načine prometa, za katere ni obveznih ciljev za vzpostavitev. Države članice bi morale redno poročati o napredku, doseženem pri izvajanju teh revidiranih nacionalnih okvirov politike.
- (38) Revidirani nacionalni okviri politike bi morali vključevati podporne ukrepe za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi, vključno z infrastrukturo, ki jo je treba vzpostaviti, in sicer v tesnem sodelovanju z regionalnimi in lokalnimi organi ter z zadevno industrijo, pri tem pa upoštevati potrebe malih in srednjih podjetij. Poleg tega bi morali revidirani okviri opisati splošni nacionalni okvir za načrtovanje, izdajanje dovoljenj in javno naročanje take infrastrukture, vključno z opredeljenimi ovirami in ukrepi za njihovo odpravo, da se lahko doseže hitrejša uvedba infrastrukture.

- (39) Komisija bi morala olajšati oblikovanje in izvajanje revidiranih nacionalnih okvirov politike držav članic z izmenjavo informacij in najboljših praks med državami članicami.
- (40) Za spodbujanje alternativnih goriv in razvoj ustrezne infrastrukture bi lahko nacionalni okviri politike vsebovali podrobne strategije za spodbujanje alternativnih goriv v sektorjih, ki jih je težko razogljčiti, kot so letalstvo, pomorski promet, promet po celinskih plovnih poteh in železniški promet v segmentih omrežja, ki jih ni mogoče elektrificirati. Zlasti bi države članice lahko razvile jasne strategije za razogljčenje prometa po celinskih plovnih poteh v omrežju TEN-T v tesnem sodelovanju z zadevnimi državami članicami. Razvili bi lahko tudi dolgoročne strategije za razogljčenje pristanišč in letališč TEN-T, zlasti s poudarkom na vzpostavitvi infrastrukture za nizkoemisijska in brezemisijska plovila in zrakoplove ter za železniške proge, ki ne bodo elektrificirane. Na podlagi teh strategij bi morala Komisija pregledati to uredbo, da bi za navedene sektorje določila več obveznih ciljev.
- (41) Države članice bi morale v tesnem sodelovanju z akterji iz zasebnega sektorja, ki bi morali imeti ključno vlogo pri podpiranju razvoja infrastrukture za alternativna goriva, uporabiti različne regulativne in neregulativne spodbude in ukrepe za doseganje obveznih ciljev in izvajanje svojih nacionalnih okvirov politike.

- (42) V skladu z Direktivo 2009/33/ES<sup>20</sup> so minimalni nacionalni deleži javnih naročil rezervirani za čiste in brezemisijske avtobuse, kadar čisti avtobus uporablja alternativna goriva, kot so opredeljena v členu 2, točka 3, te uredbe. Ker vse več organov javnega prevoza in javnih prevoznikov prehaja na čiste in brezemisijske avtobuse, da bi dosegli te cilje, bi morale države članice v svoje nacionalne okvire politike kot ključni element vključiti ciljno usmerjeno spodbujanje in razvoj potrebne avtobusne infrastrukture. Države članice bi morale vzpostaviti in vzdrževati ustrezne instrumente za spodbujanje vzpostavitve polnilne in oskrbovalne infrastrukture tudi za vozne parke za lastne potrebe, zlasti za čiste in brezemisijske avtobuse na lokalni ravni.
- (43) Zaradi čedalje večjega števila vrst goriva za motorna vozila in nenehnega povečevanja cestne mobilnosti državljanov po vsej Uniji potrebujejo uporabniki vozil jasne in razumljive informacije o gorivih na oskrbovalnih mestih in združljivosti njihovega vozila z različnimi gorivi ali oskrbovalnimi mesti na trgu Unije.
- (44) Preproste in lahko primerljive informacije o cenah različnih goriv bi bile lahko za uporabnike vozil pomembne, da bi lahko ti bolje ocenili relativne cene posameznih goriv, ki so na voljo na trgu. Zato bi morala biti primerjava med cenami na enoto nekaterih alternativnih goriv in konvencionalnih goriv, izražena kot „cena goriva na 100 km“, v informativne namene prikazana na vseh ustreznih oskrbovalnih postajah.

---

<sup>20</sup> Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

- (45) Potrošnikom je treba zagotoviti zadostne informacije o geografski lokaciji, značilnostih in storitvah, ki so na voljo na javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih za alternativna goriva, zajeta v tej uredbi. Zato bi morale države članice zagotoviti, da upravljavci ali lastniki javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest dajo na voljo ustrezne statične in dinamične podatke. Določiti bi bilo treba zahteve glede vrst podatkov v zvezi z razpoložljivostjo in dostopnostjo ustreznih podatkov, povezanih s polnjenjem in oskrbovanjem, na podlagi rezultatov ukrepa za podporo programa z naslovom „Zbiranje podatkov v zvezi s polnilnimi/oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva in edinstvenimi identifikacijskimi oznakami, povezanimi z akterji električne mobilnosti“.
- (46) Podatki bi morali imeti temeljno vlogo pri ustreznem delovanju polnilne in oskrbovalne infrastrukture. Oblika, pogostost in kakovost, v kateri bi morali biti ti podatki na voljo in dostopni, bi morale določati splošno kakovost infrastrukturnega ekosistema za alternativna goriva, ki bi ustrezala potrebam uporabnikov. Poleg tega bi morali biti ti podatki usklajeno dostopni v vseh državah članicah. Zato bi bilo treba podatke zagotoviti v skladu z zahtevami iz Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>21</sup> za nacionalne dostopovne točke ter ustreznih delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, ki jih lahko dopolni Komisija v okviru te uredbe.

---

<sup>21</sup> Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

- (47) Ključnega pomena je, da lahko vsi akterji v ekosistemu električne mobilnosti enostavno komunicirajo prek digitalnih sredstev, da se končnim uporabnikom zagotovi najboljša kakovost storitev. Za to so potrebni edinstveni identifikatorji ustreznih akterjev v vrednostni verigi. V ta namen bi morale države članice imenovati organizacijo za identifikacijsko registracijo za izdajo in upravljanje edinstvenih identifikacijskih oznak, da bi identificirale vsaj upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev. Organizacija za identifikacijsko registracijo bi morala zbirati informacije o identifikacijskih oznakah za električno mobilnost, ki se že uporabljajo v zadevni državi članici, po potrebi izdati nove oznake za električno mobilnost upravljavcem polnilnih mest in ponudnikom mobilnostnih storitev v skladu s skupno dogovorjeno logiko na ravni Unije, na podlagi katere so oblikovane identifikacijske oznake za električno mobilnost, ter omogočati izmenjavo in preverjanje edinstvenosti teh oznak za električno mobilnost prek morebitnega skupnega prihodnjega odložišča identifikacijske registracije. Komisija bi morala izdati tehnična navodila za ustanovitev take organizacije, pri čemer bi izhajala iz ukrepa za podporo programa z naslovom „Zbiranje podatkov v zvezi s polnilnimi/oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva in edinstvenimi identifikacijskimi oznakami, povezanimi z akterji električne mobilnosti“.
- (47a) Tehnične specifikacije iz Priloge II k Direktivi 2014/94/EU se še naprej uporabljajo, kot je določeno v navedeni direktivi.
- (50) Tehnične specifikacije za interoperabilnost polnilnih in oskrbovalnih mest bi morale biti določene v evropskih ali mednarodnih standardih. Evropske organizacije za standardizacijo bi morale sprejeti evropske standarde v skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1025/2012<sup>22</sup>. Ti standardi bi morali temeljiti na veljavnih mednarodnih standardih oziroma na tekočem razvoju mednarodne standardizacije, kadar je to ustrezno. V ta namen bi morali evropski standardizacijski postopki za polnilno in oskrbovalno infrastrukturo napredovati hitro in s časovnega vidika tako, da bi bili v podporo časovnemu okviru, ki je potreben za načrtovanje, razpise in gradnjo infrastrukture, potrebne v skladu s to uredbo. Pospešiti ali začeti bi bilo treba postopke standardizacije za vseevropsko usklajeno polnilno infrastrukturo za stacionarno in dinamično polnjenje.

---

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

- (50a) Pomorski promet in plovba po celinskih plovnih poteh potreujeta nove standarde za olajšanje in utrditev vstopa alternativnih goriv na trg, in sicer v zvezi z oskrbo z električno energijo ter oskrbo z vodikom, metanolom in amonijakom, pa tudi standarde za komunikacijo med plovili in infrastrukturo.
- (50b) Mednarodna pomorska organizacija (IMO) oblikuje enotne in mednarodno priznane varnostne in okoljske standarde za pomorski promet. Ob upoštevanju globalne narave pomorskega prometa bi se bilo treba izogibati navzkrižjem z mednarodnimi standardi. Evropska unija bi morala zato zagotoviti, da bi bile tehnične specifikacije za pomorski promet, sprejete na podlagi te uredbe, skladne z mednarodnimi predpisi, ki jih sprejme IMO.
- (52) Komisija bi se morala pri uporabi te uredbe posvetovati z zadevnimi skupinami strokovnjakov, zlasti s forumom za trajnostni promet in Evropskim forumom za trajnostni pomorski promet. Takšno strokovno posvetovanje je zlasti pomembno, kadar namerava Komisija sprejeti delegirane ali izvedbene akte v skladu s to uredbo.
- (53) Infrastruktura za alternativna goriva je področje, ki se hitro razvija. Če ni skupnih tehničnih specifikacij, je to ovira za vzpostavitev enotnega trga infrastrukture za alternativna goriva. Zato bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 PDEU za določitev tehničnih specifikacij za področja, na katerih skupne tehnične specifikacije še niso bile sprejete, vendar so potrebne. To bi moralo vključevati zlasti komunikacijo med električnim vozilom in polnilnim mestom, komunikacijo med polnilnim mestom in sistemom za upravljanje programske opreme za polnjenje (zaledni sistem); komunikacijo v zvezi s storitvijo gostovanja za električna vozila in komunikacijo z električnim omrežjem, hkrati pa bi morala biti zagotovljena najvišja raven kibernetске varnosti in varstvo osebnih podatkov končnih odjemalcev. Opredeliti je treba tudi ustrezen okvir upravljanja in vloge različnih akterjev, vključenih v komunikacijski ekosistem vozilo-omrežje. Poleg tega je treba upoštevati tehnološke novosti, kot so na primer električni cestni sistemi. V zvezi z zagotavljanjem podatkov bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejema akte, s katerimi se med podatke o javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih, ki morajo biti na voljo in dostopni v skladu s to uredbo, dodajajo nove vrste podatkov.



- (53a) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje členov 17(4), 17(5) in 18(4a) te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z razvojem določb o označevanju, obliko, pogostostjo in kakovostjo podatkov o javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mestih, ki morajo biti na voljo in dostopni v skladu s to uredbo, ter v zvezi s postopkom, ki omogoča to razpoložljivost in dostopnost.
- (54) Trg alternativnih goriv in zlasti brezemisijjskih goriv je še vedno v začetni fazi razvoja, tehnologija pa se razvija hitro. To bi verjetno moralo vplivati na povpraševanje po alternativnih gorivih in posledično na infrastrukturo za alternativna goriva v različnih načinih prometa. Zato bi morala Komisija do 31. decembra 2024 pregledati to uredbo na podlagi poročila o tehnologiji in pripravljenosti na trg, kar zadeva težka vozila. Upoštevati bi morala prve indikacije o preferencah trga ter tehnološki razvoj in razvoj standardov. Komisija bi morala po začetnem popolnem pregledu do 31. decembra 2026 vsakih pet let opraviti redni pregled, tudi ob upoštevanju elektronskih plačilnih sredstev iz člena 5 in pragov za opredeljevanje odstopanj iz členov 3 in 4.
- (55) Ker cilja te uredbe, in sicer spodbujanja širšega razvoja trga alternativnih goriv, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči, temveč je mogoče zaradi potrebnega ukrepanja, da se zagotovi povpraševanje po kritični masi vozil na alternativna goriva in stroškovno učinkovit razvoj evropske industrije ter da se omogoči mobilnost vozil na alternativna goriva po vsej Uniji, ta cilj lažje doseči na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseg navedenega cilja.

- (56) Direktivo 2014/94/EU bi bilo zato treba razveljaviti. Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1745<sup>23</sup> in Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1444<sup>24</sup> določata nedatirane tehnične standarde za nekatere vrste infrastrukture za alternativna goriva. Ti standardi so zdaj datirani in navedeni v Prilogi II k tej uredbi. Zato bi bilo treba razveljaviti tudi te delegirane uredbe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

### *Člen 1*

#### *Predmet urejanja*

1. Ta uredba določa obvezne nacionalne cilje za vzpostavitev zadostne infrastrukture za alternativna goriva v Uniji za cestna vozila, plovila in mirujoče zrakoplove. Določa skupne tehnične specifikacije in zahteve v zvezi z informacijami za uporabnike, zagotavljanjem podatkov in plačili za infrastrukturo za alternativna goriva.
2. Ta uredba določa pravila za nacionalne okvire politike, ki jih sprejmejo države članice, vključno z vzpostavitvijo infrastrukture za alternativna goriva na področjih, za katera obvezni cilji niso določeni na ravni Unije, in poročanjem o vzpostavitvi take infrastrukture.
3. Ta uredba vzpostavlja mehanizem poročanja za spodbujanje sodelovanja in zagotavlja zanesljivo spremljanje napredka. Mehanizem obsega strukturiran, pregleden in ponavljajoč se postopek med Komisijo in državami članicami za dokončno oblikovanje nacionalnih okvirov politike in njihovo poznejše izvajanje ter ustrezne ukrepe Komisije v podporo hitrejšemu in koherentnemu vzpostavljanju infrastrukture za alternativna goriva v državah članicah.

---

<sup>23</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1745 z dne 13. avgusta 2019 o dopolnitvi in spremembi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s polnilnimi mesti za motorna vozila kategorije L, oskrbo z električno energijo z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, oskrbo z vodikom za cestni promet ter oskrbo z zemeljskim plinom za cestni in vodni promet ter o razveljavitvi Delegirane uredbe Komisije (EU) 2018/674, *UL L 268*, 22.10.2019, str. 1.

<sup>24</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1444 z dne 17. junija 2021 o dopolnitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta glede standardov za polnilna mesta za električne avtobuse, *UL L 313*, 6.9.2021, str. 1.

## Člen 2

### Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „dostopnost podatkov“ pomeni možnost kadar koli zahtevati in pridobiti podatke v strojno berljivi obliki;
- (2) „priložnostna cena“ pomeni ceno, ki jo upravljavec polnilnega ali oskrbovalnega mesta zaračuna končnemu uporabniku za priložnostno polnjenje ali oskrbovanje;
- (2a) „v omrežju TEN-T“ pomeni: za električne polnilne postaje, da so v omrežju TEN-T ali na vozni razdalji največ 3 km od najbližjega izvoza s ceste TEN-T; za oskrbovalne postaje za vodik, da so locirane v omrežju TEN-T ali na vozni razdalji največ 10 km od najbližjega izvoza s ceste TEN-T;
- (3) „alternativna goriva“ pomenijo goriva ali vire energije, ki se vsaj deloma uporabljajo kot nadomestek za fosilne naftne vire pri oskrbi prometa z energijo ter ki lahko prispevajo k razogljičenju prometa in izboljšujejo okoljske parametre delovanja prometnega sektorja; vključujejo:
  - (a) „alternativna goriva za brezemisijaska vozila, plovila in zrakoplove“:
    - električno energijo;
    - vodik;
    - amonijak;
  - (b) „goriva iz obnovljivih virov“:
    - biomasna goriva, vključno z bioplinom, in pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2, točke (27), (28) in (33), Direktive (EU) 2018/2001<sup>25</sup>;
    - sintetična in parafinska goriva, vključno z amonijakom, proizvedena iz energije iz obnovljivih virov;

---

<sup>25</sup> Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82)

- (c) „prehodna alternativna goriva“:
- zemeljski plin v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP);
  - utekočinjeni naftni plin (UNP);
  - sintetična in parafinska goriva, proizvedena iz energije iz neobnovljivih virov;
- (3a) „položaj zrakoplova v kontaktnem polju“ pomeni položaj na določenem območju letališke ploščadi, ki ni opremljeno z mostom za vkrcavanje potnikov;
- (3b) „položaj zrakoplova v predpolju“ pomeni položaj na določenem območju letališke ploščadi, ki ni opremljeno mostom za vkrcavanje potnikov;
- (4) „letališče jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T“ pomeni letališče, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013<sup>26</sup>;
- (5) „upravljavec letališča“, kot je opredeljen v členu 2, točka (2), Direktive 2009/12/ES<sup>27</sup>;
- (6) „avtomatsko ugotavljanje istovetnosti“ pomeni ugotavljanje istovetnosti vozila na polnilnem mestu prek priključka za polnjenje ali telematike;
- (7) „razpoložljivost podatkov“ pomeni obstoj podatkov v digitalni strojno berljivi obliki;
- (8) „akumulatorsko električno vozilo“ pomeni električno vozilo, ki ga poganja izključno elektromotor in nima sekundarnega pogonskega vira;
- (9) „dvosmerno polnjenje“ pomeni pametno polnjenje, pri katerem je mogoče smer toka električne energije obrniti, kar omogoča tok električne energije iz akumulatorja v polnilno mesto, na katerega je priključen;
- (10) „priključek“ pomeni fizični vmesnik med polnilnim ali oskrbovalnim mestom in vozilom, prek katerega se izmenjuje gorivo ali električna energija;
- (11) „komercialni zračni prevoz“ pomeni zračni prevoz, kot je opredeljen v členu 3, točka (24), Uredbe (EU) 2018/1139<sup>28</sup>;

---

<sup>26</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

<sup>27</sup> Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

<sup>28</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v

- (12) „kontejnerska ladja“ pomeni ladjo, ki je namenjena izključno za prevoz kontejnerjev v podpalubju in na krovu;
- (13) „pogodbeno plačilo“ pomeni plačilo končnega uporabnika za storitev polnjenja ali oskrbe z gorivom ponudniku mobilnostnih storitev na podlagi pogodbe med končnim uporabnikom in ponudnikom mobilnostnih storitev;
- (14) „digitalno povezano polnilno mesto“ pomeni polnilno mesto, ki lahko pošilja in sprejema informacije v realnem času, komunicira dvosmerno z električnim omrežjem in električnim vozilom ter ga je mogoče daljinsko spremljati in nadzorovati, vključno z zagonom in ustavitvijo operacije polnjenja ter merjenjem toka električne energije;
- (15) „operater distribucijskega sistema“ pomeni operaterja, kot je opredeljen v členu 2, točka (29), Direktive (EU) 2019/944<sup>29</sup>;
- (16) „dinamični podatki“ pomenijo podatke, ki se pogosto ali redno spreminjajo;
- (17) „električni cestni sistem“ pomeni fizično napravo ob cesti, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo med vožnjo;
- (18) „električno vozilo“ pomeni motorno vozilo, opremljeno s pogonskim sklopom, ki vključuje vsaj en neobroben električni stroj kot pretvornik energije z električnim sistemom za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki ga je mogoče zunanje polniti;
- (19) „oskrba mirujočih zrakoplovov z električno energijo“ pomeni oskrbo zrakoplova z električno energijo prek standardiziranega fiksnega ali mobilnega vmesnika, kadar je zrakoplov v položaju zrakoplova v kontaktnem polju ali položaju zrakoplova v predpolju;
- (20) „končni uporabnik“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki kupuje alternativno gorivo za neposredno uporabo v vozilu;
- (21) „e-gostovanje“ pomeni izmenjavo podatkov in plačil med upravljavcem polnilnega ali oskrbovalnega mesta in ponudnikom mobilnostnih storitev, od katerega končni uporabnik kupi storitev polnjenja;

---

letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

<sup>29</sup> Direktiva (EU) 2019/944 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. junija 2019 o skupnih pravilih notranjega trga električne energije in spremembi Direktive 2012/27/EU (UL L 158, 14.6.2019, str. 125).

- (22) „platforma za e-gostovanje“ pomeni platformo, ki povezuje akterje na trgu, predvsem ponudnike mobilnostnih storitev in upravljavce polnilnih ali oskrbovalnih mest, da se med njimi omogočijo storitve, vključno z e-gostovanjem;
- (23) „evropski standard“ pomeni standard, kot je opredeljen v členu 2, točka 1(b), Uredbe (EU) št. 1025/2012<sup>30</sup>;
- (24) „tovorni terminal“ pomeni tovorni terminal, kot je opredeljen v členu 3, točka (s), Uredbe (EU) št. 1315/2013;
- (25) „bruto tonaža“ (BT) pomeni bruto tonažo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (e), Direktive (EU) 2015/757<sup>31</sup>;
- (26) „težko vozilo“ pomeni motorno vozilo kategorije M2, M3, N2 ali N3, kot je opredeljeno v členu 4(1)(a)(ii), členu 4(1)(a)(iii), členu 4(1)(b)(ii) oziroma členu 4(1)(b)(iii) Uredbe (EU) 2018/858<sup>32</sup>;
- (27) „polnilno mesto visoke moči“ pomeni polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z izhodno močjo, večjo od 22 kW;
- (28) „visokohitrostno potniško plovilo“ pomeni plovilo, kot je opredeljeno v pravilu 1 poglavja X Konvencije SOLAS iz leta 1974 in ki prevaža več kot 12 potnikov;
- (29) „lahko vozilo“ pomeni motorno vozilo kategorije M1 ali N1, kot je opredeljeno v členu 4(1)(a)(i) oziroma členu 4(1)(b)(i) Uredbe (EU) 2018/858;
- (29a) „utekočinjeni metan“ pomeni UZP, utekočinjeni bioplín ali sintetični UZP, vključno z mešanicami teh goriv;

---

<sup>30</sup> Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12)

<sup>31</sup> Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

<sup>32</sup> Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

- (30) „ponudnik mobilnostnih storitev“ pomeni pravno osebo, ki zagotavlja storitve končnemu uporabniku v zameno za plačilo, vključno s prodajo storitve polnjenja;
- (31) „običajno polnilno mesto“ pomeni polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z izhodno močjo, ki je manjša ali enaka 22 kW;
- (32) „nacionalna točka dostopa“ pomeni digitalni vmesnik, kot je opredeljen v členu 4(22)<sup>33</sup> Direktive 2010/40/ES;
- (33) „upravljavec polnilnega mesta“ pomeni subjekt, odgovoren za upravljanje in delovanje polnilnega mesta, ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev polnjenja, tudi v imenu in za račun ponudnika mobilnostnih storitev;
- (34) „upravljavec oskrbovalnega mesta“ pomeni subjekt, odgovoren za upravljanje in delovanje oskrbovalnega mesta, ki končnim uporabnikom zagotavlja storitev oskrbe z gorivom, tudi v imenu in za račun ponudnika mobilnostnih storitev;
- (35) „potniška ladja“ pomeni ladjo, ki prevaža več kot 12 potnikov, vključno s potniškimi ladjami za križarjenje, visokohitrostnimi potniškimi plovili in ladjami z možnostjo vkrcanja in izkrcanja cestnih ali železniških vozil („potniške ladje ro-ro“);
- (36) „priključno hibridno vozilo“ pomeni električno vozilo, sestavljeno iz konvencionalnega motorja z notranjim zgorevanjem v kombinaciji z električnim pogonskim sistemom, ki ga je mogoče polniti iz zunanjega vira električne energije;
- (37) „izhodna moč“ pomeni teoretično največjo moč, izraženo v kW, ki jo lahko polnilno mesto, postaja, park ali naprava za oskrbo z električno energijo z obale dobavlja vozilu ali plovilu, priključenemu na to polnilno mesto, postajo, park ali napravo;
- (38) „javno dostopna infrastruktura za alternativna goriva“ pomeni infrastrukturo za alternativna goriva na lokaciji ali prostoru, odprtem za širšo javnost, ne glede na to, ali je infrastruktura za alternativna goriva na javnem ali zasebnem zemljišču, ali se uporabljajo omejitve ali pogoji v smislu dostopa do lokacije ali prostora in ne glede na veljavne pogoje uporabe infrastrukture za alternativna goriva;
- (39) „hitroodzivna koda“ (koda QR) pomeni kodiranje in vizualizacijo podatkov, skladno s standardom ISO/IEC 18004:15;

---

<sup>33</sup> Kot je predlagano v COM(2021) 813 final (direktiva o inteligentnih prometnih sistemih)

- (40) „priložnostno polnjenje“ pomeni storitev polnjenja, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se ta končni uporabnik moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali dolgoročnejše poslovno razmerje z upravljavcem navedenega polnilnega mesta za več kot zgolj nakup storitve;
- (41) „polnilno mesto“ pomeni fiksni ali mobilni vmesnik, ki omogoča prenos električne energije v električno vozilo in ki ima lahko eno ali več vtičnic za različne tipe priključkov, vendar lahko hkrati polni samo eno električno vozilo, izključene pa so naprave z izhodno močjo, ki znaša največ 3,7 kW, katerih osnovni namen ni polnjenje električnih vozil;
- (42) „polnilno mesto, postaja ali park za lahka vozila“ pomeni polnilno mesto, postajo ali park, namenjen polnjenju lahkih vozil, bodisi zaradi posebne zasnove priključkov/vtičev bodisi zaradi zasnove parkirnega prostora ob polnilnem mestu, postaji ali parku, ali oboje;
- (43) „polnilno mesto, postaja ali park za težka vozila“ pomeni polnilno mesto, postajo ali park, namenjen polnjenju težkih vozil, bodisi zaradi posebne zasnove priključkov/vtičev bodisi zaradi zasnove parkirnega prostora ob polnilnem mestu, postaji ali parku, ali oboje;
- (44) „polnilni park“ pomeni eno ali več polnilnih postaj na določeni lokaciji;
- (45) „polnilna postaja“ pomeni fizično napravo na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več polnilnih mest;
- (46) „storitev polnjenja“ pomeni prodajo ali zagotavljanje električne energije, vključno s povezanimi storitvami, prek javno dostopnega polnilnega mesta;
- (47) „operacija polnjenja“ pomeni celoten postopek polnjenja vozila na javno dostopnem polnilnem mestu od trenutka priključitve vozila do trenutka odklopa vozila;
- (48) „priložnostna oskrba z gorivom“ pomeni storitev oskrbe z gorivom, ki jo kupi končni uporabnik, ne da bi se ta končni uporabnik moral registrirati, skleniti pisni sporazum ali skleniti dolgoročnejše poslovno razmerje z upravljavcem navedenega oskrbovalnega mesta za več kot zgolj nakup storitve;



- (49) „oskrbovalno mesto“ pomeni oskrbovalno opremo za oskrbo s tekočim ali plinastim gorivom prek fiksne ali mobilne naprave, ki lahko oskrbuje samo eno vozilo, eno plovilo ali en zrakoplov naenkrat;
- (50) „storitev oskrbe z gorivom“ pomeni prodajo ali zagotavljanje katerega koli tekočega ali plinastega goriva prek javno dostopnega oskrbovalnega mesta;
- (51) „operacija oskrbe z gorivom“ pomeni celoten postopek oskrbe vozila z gorivom na javno dostopnem oskrbovalnem mestu od trenutka priključitve vozila do trenutka izključitve vozila;
- (52) „oskrbovalna postaja“ pomeni eno samo fizično napravo na določeni lokaciji, ki je sestavljena iz enega ali več oskrbovalnih mest;
- (53) „regulativni organ“ pomeni regulativni organ, ki ga imenuje vsaka država članica v skladu s členom 57(1) Direktive (EU) 2019/944;
- (54) „energija iz obnovljivih virov“ pomeni energijo iz obnovljivih nefosilnih virov, kot je opredeljena v členu 2, točka 1, Direktive (EU) 2018/2001;
- (55) „potniška ladja ro-ro“ pomeni ladjo z možnostjo vkrcanja in izkrcanja cestnih ali železniških vozil ter prevoza več kot 12 potnikov;
- (56) „varno in varovano parkirišče“ pomeni parkirišče in počivališče iz člena 17, točka (1)(b), Uredbe (EU) št. 1315/2013, ki je namenjeno nočnemu parkiranju težkih vozil in je bilo certificirano v skladu z določbami iz člena 8a Uredbe (ES) št. 561/2006<sup>34</sup> in delegiranimi akti, sprejetimi na podlagi navedene uredbe;
- (58) „oskrba z električno energijo z obale“ pomeni dobavo električne energije z obale morskim ladjam ali plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh, privezanim na pomolu;
- (59) „pametno polnjenje“ pomeni polnjenje, pri katerem se intenzivnost električne energije, dobavljene akumulatorju, dinamično prilagodi na podlagi informacij, prejetih prek elektronske komunikacije;
- (60) „statični podatki“ pomenijo podatke, ki se ne spreminjajo pogosto ali redno;

---

<sup>34</sup> Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

- (61) „celovito omrežje TEN-T“ pomeni omrežje, kot je opredeljeno v členu 9 Uredbe (EU) št. 1315/2013;
- (62) „jedrno omrežje TEN-T“ pomeni omrežje, kot je opredeljeno v členu 38 Uredbe (EU) št. 1315/2013;
- (63) „pristanišče na celinski plovni poti jedrnega omrežja TEN-T in pristanišče na celinski plovni poti celovitega omrežja TEN-T“ pomeni pristanišče na celinski plovni poti jedrnega ali celovitega omrežja TEN-T, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- (64) „morsko pristanišče jedrnega omrežja TEN-T in morsko pristanišče celovitega omrežja TEN-T“ pomeni morsko pristanišče jedrnega ali celovitega omrežja TEN-T, kot je navedeno in kategorizirano v Prilogi II k Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- (65) „operater prenosnega sistema“ pomeni operaterja sistema, kot je opredeljen v členu 2, točka (35), Direktive (EU) 2019/944;
- (66) „urbano vozlišče“ pomeni urbano vozlišče, kot je opredeljeno v členu 3, točka (p), Uredbe (EU) št. 1315/2013.

### *Člen 3*

#### *Cilji za električno polnilno infrastrukturo za lahka vozila*

1. Države članice zagotovijo, da se na njihovem ozemlju postavijo javno dostopne polnilne postaje za lahka vozila, ki so sorazmerne z uvajanjem lahkih električnih vozil, in tem vozilom zagotavljajo zadostno izhodno moč.

V ta namen države članice zagotovijo, da se ob koncu vsakega leta, začenši z letom datuma začetka uporabe iz člena 24, kumulativno dosežejo naslednji cilji glede izhodne moči:

- (a) da je za vsako akumulatorsko električno lahko vozilo, registrirano na njihovem ozemlju, na javno dostopnih polnilnih postajah zagotovljena skupna izhodna moč najmanj 1 kW ter
- (b) da je za vsako priključno hibridno lahko vozilo, registrirano na njihovem ozemlju, na javno dostopnih polnilnih postajah zagotovljena skupna izhodna moč najmanj 0,66 kW.

- 1a. Če delež akumulatorskih električnih lahkih vozil v primerjavi s celotnim voznim parkom lahkih vozil, registriranih na ozemlju države članice, doseže vsaj 20 % in država članica dokaže, da ima izvajanje zahtev iz drugega pododstavka odstavka 1 škodljive učinke, ker odvrča zasebne vlagatelje, in ni več utemeljeno, lahko ta država članica Komisiji predloži utemeljeno prošnjo, da se ji dovoli uporaba nižjih zahtev glede ravni skupne izhodne moči ali prenehanje uporabe takih zahtev.

Komisija v šestih mesecih sprejme odločitev o tej prošnji, kot je utemeljeno v vsakem posameznem primeru.

2. Države članice zagotovijo minimalno pokritost cestnega omrežja z javno dostopnimi polnilnimi mesti za lahka vozila na svojem ozemlju. V ta namen države članice zagotovijo, da:
- (a) se v celotnem jedrnem omrežju TEN-T postavijo javno dostopni polnilni parki za lahka vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 60 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:
- (i) do 31. decembra 2025 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 300 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW;
  - (ii) do 31. decembra 2030 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 600 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW;

- (b) se v celotnem celovitem omrežju TEN-T postavijo javno dostopni polnilni parki za lahka vozila v vsaki smeri vožnje z največjo medsebojno razdaljo 60 km, ki izpolnjujejo naslednje zahteve:
- (i) do 31. decembra 2030 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 300 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW;
  - (ii) do 31. decembra 2035 vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč vsaj 600 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW.
- 2a. Na cestah TEN-T se lahko v obeh smereh vožnje postavi enoten javno dostopen polnilni park za lahka vozila, če je tak park zlahka dostopen iz obeh smeri vožnje, če se namestijo ustrezne označbe in če so izpolnjene zahteve iz odstavka 2 glede razdalje, skupne izhodne moči parka, števila polnilnih mest in izhodne moči posameznih polnilnih mest za obe smeri vožnje.
- 2b. Z odstopanjem od odstavka 2a lahko države članice na cestah TEN-T s skupno povprečno letno gostoto prometa manj kot 10 000 lahkih vozil dnevno, kadar infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskega vidika stroškov in koristi, določijo, da se lahko javno dostopen polnilni park za lahka vozila uporablja za obe smeri vožnje, pri čemer izpolnjuje zahteve iz odstavka 2 glede razdalje, skupne izhodne moči parka, števila polnilnih mest in izhodne moči posameznih polnilnih mest za eno smer vožnje, če je polnilni park zlahka dostopen iz obeh smeri vožnje in če so nameščene ustrezne označbe. Države članice o takih odstopanjih uradno obvestijo Komisijo. Pregledajo jih vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročila o napredku iz člena 14.

- 2c. Z odstopanjem od odstavka 2 lahko države članice na cestah TEN-T s skupno povprečno letno gostoto prometa manj kot 10 000 lahkih vozil dnevno, kadar infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskega vidika stroškov in koristi, do 50 % zmanjšajo skupno izhodno moč javno dostopnega polnilnega parka za lahka vozila, predpisano v odstavku 2, če se tak polnilni park uporablja samo za eno smer vožnje in če so izpolnjene druge zahteve iz odstavka 2 glede razdalje, števila polnilnih mest in izhodne moči posameznih polnilnih mest. Države članice o takih odstopanjih uradno obvestijo Komisijo. Pregledajo jih vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročila o napredku iz člena 14.
- 2d. Z odstopanjem od zahteve iz odstavka 2, točki (a) in (b), v zvezi z največjo razdaljo 60 km med javno dostopnimi polnilnimi parki za lahka vozila lahko države članice za take polnilne parke na cestah TEN-T s skupno povprečno letno gostoto prometa manj kot 4 000 lahkih vozil dnevno dovolijo tudi večjo razdaljo, in sicer do 100 km, če se namestijo ustrezne označbe glede razdalje med polnilnimi parki. Države članice o vseh odstopanjih, sprejetih v skladu s tem odstavkom, uradno obvestijo Komisijo. Pregledajo jih vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročila o napredku iz člena 14.
- Kadar država članica prikladi odstopanje iz tega odstavka, se za namene odstavkov 2a, 2b in 2c šteje, da so zahteve iz odstavka 2, točki (a) in (b), v smislu največje razdalje med polnilnimi parki izpolnjene.
3. Sosednje države članice zagotovijo, da največje medsebojne razdalje iz odstavka 2, točki (a) in (b), niso presežene za čezmejne odseke jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T.

## Člen 4

### *Cilji za električno polnilno infrastrukturo za težka vozila*

1. Države članice zagotovijo minimalno pokritost z javno dostopnimi polnilnimi mesti za težka vozila na svojem ozemlju. V ta namen države članice zagotovijo, da:
  - (a01) se do 31. decembra 2025 vsaj na 15 % dolžine omrežja TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka vozila ter da vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč najmanj 1 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;
  - (a02) se do 31. decembra 2027 vsaj na 40 % dolžine omrežja TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka vozila ter da vsak polnilni park:
    - (i) v jedrnem omrežju TEN-T zagotavlja izhodno moč najmanj 2 800 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;
    - (ii) v celovitem omrežju TEN-T zagotavlja izhodno moč najmanj 1 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;
  - (a) se do 31. decembra 2030 v jedrnem omrežju TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka vozila z največjo medsebojno razdaljo 60 km ter da vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč najmanj 3 500 kW in vključuje vsaj dve polnilni mesti s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;

- (b) se do 31. decembra 2030 v celovitem omrežju TEN-T v obeh smereh vožnje postavijo javno dostopni polnilni parki za težka vozila z največjo medsebojno razdaljo 100 km, pri čemer vsak polnilni park zagotavlja izhodno moč najmanj 1 400 kW in vključuje vsaj eno polnilno mesto s posamično izhodno močjo najmanj 350 kW;
- (c) se do 31. decembra 2030 na vsakem varnem in varovanem parkirišču namesti vsaj ena javno dostopna polnilna postaja za težka vozila z izhodno močjo najmanj 100 kW;
- (d) se do 31. decembra 2025 v vsakem urbanem vozlišču ali v njegovi bližini namestijo javno dostopna polnilna mesta za težka vozila z zbirno izhodno močjo najmanj 600 kW, ki jo zagotavljajo polnilne postaje s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW;
- (e) se do 31. decembra 2030 v vsakem urbanem vozlišču ali v njegovi bližini namestijo javno dostopna polnilna mesta za težka vozila z zbirno izhodno močjo najmanj 1 200 kW, ki jo zagotavljajo polnilne postaje s posamično izhodno močjo najmanj 150 kW.

1a. Izračun odstotka dolžine omrežja TEN-T iz točk (a01) in (a02) odstavka 1 temelji na naslednjih elementih:

- (a) za izračun imenovalca: celotni dolžini omrežja TEN-T na ozemlju države članice;
- (b) za izračun števca: skupni dolžini odsekov omrežja TEN-T med dvema javno dostopnima polnilnima mestoma za težka vozila; pri izračunu števca se ne upoštevajo odseki omrežja TEN-T med dvema polnilnima parkoma, ki sta oddaljena več kot 120 km.

- 1b. Na cestah TEN-T se lahko za obe smeri vožnje postavi enoten javno dostopen polnilni park za težka vozila, če je tak park zlahka dostopen iz obeh smeri vožnje, če se namestijo ustrezne označbe in če so izpolnjene zahteve iz odstavka 1 glede razdalje, skupne izhodne moči parka, števila polnilnih mest in izhodne moči posameznih polnilnih mest za obe smeri vožnje.
- 1c. Z odstopanjem od odstavka 1b lahko države članice na cestah TEN-T s skupno povprečno letno gostoto prometa manj kot 2 000 težkih vozil dnevno, kadar infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskega vidika stroškov in koristi, določijo, da se lahko javno dostopen polnilni park za težka vozila uporablja za obe smeri vožnje, pri čemer izpolnjuje zahteve iz odstavka 1 glede razdalje, skupne izhodne moči parka, števila polnilnih mest in izhodne moči posameznih polnilnih mest za eno smer vožnje, če je polnilni park zlahka dostopen iz obeh smeri vožnje in če so nameščene ustrezne označbe. Države članice o takih odstopanjih uradno obvestijo Komisijo. Pregledajo jih vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročila o napredku iz člena 14.
- 1d. Z odstopanjem od odstavka 1 lahko države članice na cestah TEN-T s skupno povprečno letno gostoto prometa manj kot 2 000 težkih vozil dnevno, kadar infrastrukture ni mogoče upravičiti s socialno-ekonomskega vidika stroškov in koristi, do 50 % zmanjšajo skupno izhodno moč javno dostopnega polnilnega parka za težka vozila, predpisano v odstavku 1, če se tak polnilni park uporablja samo za eno smer vožnje in če so izpolnjene zahteve iz odstavka 1 glede razdalje, števila točk in izhodne moči posameznih polnilnih mest. Države članice o takih odstopanjih uradno obvestijo Komisijo. Pregledajo jih vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročila o napredku iz člena 14.



- 1e. Z odstopanjem od zahteve iz odstavka 1, točka (a), v zvezi z največjo razdaljo 60 km med javno dostopnimi polnilnimi parki za težka vozila lahko države članice za take polnilne parke na cestah jedrnega omrežja TEN-T s skupno povprečno letno gostoto prometa manj kot 800 težkih vozil dnevno dovolijo tudi večjo razdaljo, in sicer do 100 km, če se namestijo ustrezne označbe glede razdalje med polnilnimi postajami. Države članice o takih odstopanjih uradno obvestijo Komisijo. Pregledajo jih vsaki dve leti v okviru nacionalnega poročila o napredku iz člena 14.

Kadar država članica na podlagi tega odstavka priglasi odstopanje, se za namene odstavkov 1b, 1c in 1d šteje, da so zahteve iz odstavka 1, točka (a), glede največje razdalje med polnilnimi parki izpolnjene.

- 1f. Z odstopanjem od zahtev iz odstavka 1, točke (a01), (a02), (a) in (b), v zvezi s skupno izhodno močjo javno dostopnih polnilnih parkov za težka vozila in od zahtev iz odstavka 1, točka (a), v zvezi z največjo razdaljo med temi parki lahko Ciper Komisiji predloži utemeljeno prošnjo, da se mu dovoli uporaba nižjih zahtev glede skupne izhodne moči javno dostopnih polnilnih parkov za težka vozila in/ali uporaba tudi do 100-kilometrske največje razdalje med temi parki, pod pogojem, da taka prošnja, če je odobrena, ne bo ovirala prometa električnih težkih vozil v tej državi članici.

Komisija odločitev o tej prošnji, skladno z utemeljitvijo, sprejme v šestih mesecih. Vsakršno izvzetje, odobreno na podlagi tega odstavka, je omejeno na obdobje največ štirih let, nato ga Komisija na utemeljeno prošnjo Cipra pregleda.

2. Sosednje države članice do 31. decembra 2030 zagotovijo, da največje medsebojne razdalje iz odstavka 1, točki (a) in (b), niso presežene za čezmejne odseke jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T. Pred tem datumom se pozornost nameni čezmejnemu odseku, sosednje države članice pa si po najboljših močeh prizadevajo za spoštovanje teh največjih razdalj, takoj ko postavijo polnilno infrastrukturo na čezmejnih odsekih omrežja TEN-T.

## Člen 5

### *Polnilna infrastruktura*

2. Upravljavci polnilnih mest na javno dostopnih polnilnih mestih, ki jih upravljajo, končnim uporabnikom omogočijo priložnostno polnjenje električnih vozil.

Na teh polnilnih mestih, nameščenih od datuma začetka uporabe iz člena 24, je mogoče priložnostno polnjenje z uporabo plačilnega instrumenta, ki se v Uniji pogosto uporablja. V ta namen upravljavci polnilnih mest na teh mestih sprejemajo elektronska plačila prek terminalov in naprav, ki se uporabljajo za plačilne storitve, vključno z vsaj eno od naslednjih možnosti:

- (a) čitalniki plačilnih kartic;
- (b) naprave z brezstično funkcijo, ki lahko preberejo vsaj plačilne kartice;
- (c) za javno dostopna polnilna mesta z izhodno močjo pod 50 kW naprave, ki uporabljajo internetno povezavo in omogočajo varno plačilno transakcijo, kot so tiste, ki generirajo posebno hitroodzivno kodo.

Od 1. januarja 2027 upravljavci polnilnih postaj zagotovijo, da vsa javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo, vključno s tistimi, ki so bila nameščena pred datumom začetka uporabe iz člena 24, ter ki izpolnjujejo zahteve iz člena 3(2) in imajo izhodno moč najmanj 50 kW, izpolnjujejo zahteve iz točke (a) ali (b).

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

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

3. Kadar upravljavci polnilnih mest ponudijo avtomatsko ugotavljanje istovetnosti na javno dostopnem polnilnem mestu, ki ga upravljajo, zagotovijo, da imajo končni uporabniki vedno pravico, da ne uporabljajo avtomatskega ugotavljanja istovetnosti in lahko bodisi priložnostno napolnijo svoje vozilo, kot je določeno v odstavku 2, ali uporabijo drugo pogodbeno rešitev za polnjenje, ki je na voljo na tem polnilnem mestu. Upravljavci polnilnih mest pregledno prikažejo to možnost in jo na primeren način ponudijo končnemu uporabniku na vsakem javno dostopnem polnilnem mestu, ki ga upravljajo in na katerem ponudijo avtomatsko ugotavljanje istovetnosti.
4. Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih polnilnih mest, so razumne, preprosto in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljavci javno dostopnih polnilnih mest ne razlikujejo med cenami, zaračunanimi končnim uporabnikom, in cenami, zaračunanimi ponudnikom mobilnostnih storitev, niti med cenami, zaračunanimi različnim ponudnikom mobilnostnih storitev. Kadar je ustrezno, se lahko raven cen razlikuje le sorazmerno, v skladu z objektivno utemeljitvijo.
5. Upravljavci polnilnih mest na vseh javno dostopnih polnilnih postajah, ki jih upravljajo, jasno prikažejo informacije o priložnostni ceni, da je končni uporabnik z njimi seznanjen pred začetkom operacije polnjenja. Te informacije vključujejo vse elemente cene, ki jih operater zaračuna pri obračunu cene operacije polnjenja, kot so cena na operacijo polnjenja, cena na minuto ali cena na kWh.

Kar zadeva javno dostopna polnilna mesta z izhodno močjo najmanj 50 kW, nameščena od datuma začetka uporabe iz člena 24, in polnilna mesta iz tretjega pododstavka odstavka 2, se te informacije jasno prikažejo na polnilni postaji.

6. Cene, ki jih ponudniki mobilnostnih storitev zaračunavajo končnim uporabnikom, so razumne, pregledne in nediskriminatorne. Ponudniki mobilnostnih storitev dajo končnim uporabnikom pred začetkom operacije polnjenja na voljo vse zadevne informacije o cenah, specifične za predvideno operacijo polnjenja, prek prosto dostopnih, široko podprtih elektronskih sredstev, pri čemer jasno razlikujejo med vsemi deli cene, vključno z zadevnimi stroški e-gostovanja in drugimi pristojbinami ali stroški, ki jih zaračuna ponudnik mobilnostnih storitev. Pristojbine so razumne, pregledne in nediskriminatorne. Za čezmejno e-gostovanje se ne zaračunavajo dodatni stroški.

7. Najpozneje eno leto po datumu začetka uporabe iz člena 24 upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da so vsa javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo, digitalno povezana polnilna mesta.
8. Upravljavci polnilnih mest zagotovijo, da je na vseh javno dostopnih običajnih polnilnih mestih, zgrajenih ali obnovljenih po datumu začetka uporabe iz člena 24, ki jih upravljajo, možno pametno polnjenje.
10. Najpozneje eno leto po datumu začetka uporabe iz člena 24 upravljavci javno dostopnih polnilnih mest zagotovijo, da imajo vsa javno dostopna polnilna mesta z enosmernim tokom, ki jih upravljajo, nameščen fiksni polnilni kabel.
11. Če upravljavec polnilnega mesta ni lastnik tega polnilnega mesta, lastnik v skladu z medsebojnimi dogovori upravljavcu da na voljo polnilno mesto s tehničnimi značilnostmi, ki upravljavcu omogočajo izpolnjevanje obveznosti iz odstavkov 3, 7, 8 in 10.

## *Člen 6*

### *Cilji za infrastrukturo za oskrbo cestnih vozil z vodikom*

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

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

Za take oskrbovalne postaje države članice opravijo analizo glede najboljše lokacije in predvsem premislijo o postavitvi takšnih oskrbovalnih postaj v urbanih vozliščih ali njihovi bližini ali multimodalnih vozliščih, kjer bi bilo mogoče oskrbovati tudi druge načine prometa.

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

## *Člen 7*

### *Infrastruktura za oskrbo z vodikom*

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

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

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

Zahteve iz tega odstavka se za javno dostopne oskrbovalne postaje, postavljene po datumu začetka uporabe iz člena 24, uporabljajo od tega datuma. Za javno dostopne oskrbovalne postaje, postavljene pred tem datumom, se navedene zahteve uporabljajo 6 mesecev po tem datumu.

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

2. Cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik, so razumne, preprosto in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne. Upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik ne razlikujejo med cenami, zaračunanimi končnim uporabnikom, in cenami, zaračunanimi ponudnikom mobilnostnih storitev, niti med cenami, zaračunanimi različnim ponudnikom mobilnostnih storitev. Kadar je ustrezno, se lahko raven cen razlikuje le v skladu z objektivno utemeljitvijo.
3. Upravljavci oskrbovalnih mest za vodik dajo na voljo informacije o cenah pred začetkom operacije oskrbe z gorivom na oskrbovalnih postajah, ki jih upravljajo.
4. Upravljavci javno dostopnih oskrbovalnih postaj lahko strankam zagotavljajo storitve oskrbe z vodikom na pogodbeni podlagi, tudi v imenu in za račun drugih ponudnikov mobilnostnih storitev. Ponudniki mobilnostnih storitev končnim uporabnikom zaračunavajo razumne, pregledne in nediskriminatorne cene. Ponudniki mobilnostnih storitev dajo končnim uporabnikom pred začetkom operacije oskrbe z gorivom na voljo vse zadevne informacije o cenah, specifične za predvideno oskrbo z gorivom, prek prosto dostopnih, široko podprtih elektronskih sredstev, pri čemer jasno razlikujejo med sestavnimi deli cene, ki jih zaračuna upravljavec oskrbovalnega mesta za vodik, zadevnimi stroški e-gostovanja in drugimi pristožbinami ali stroški, ki jih zaračuna ponudnik mobilnostnih storitev.

## *Člen 8*

### *Infrastruktura za utekočinjeni metan za vozila za cestni prevoz*

Države članice do 1. januarja 2025 zagotovijo, da se namesti ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan vsaj v jedrnem omrežju TEN-T, da se omogoči promet težkih vozil na utekočinjeni metan po vsej Uniji, če obstaja povpraševanje in če stroški niso nesorazmerni v primerjavi s koristmi, tudi koristmi za okolje.

## Člen 9

### *Cilji za oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih*

1. Države članice zagotovijo, da je v morskih pristaniščih omrežja TEN-T zagotovljena minimalna oskrba z električno energijo z obale za morske kontejnerske ladje in morske potniške ladje. V ta namen države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da do 1. januarja 2030 zagotovijo:
  - (a) da so morska pristanišča v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T, katerih povprečno letno število postankov morskih kontejnerskih ladij, ki presegajo 5 000 bruto ton in so v zadnjih treh letih privezane na pomolu, je nad 100, opremljena, da vsako leto zagotovijo oskrbo z električno energijo z obale za vsaj 90 % skupnega števila postankov morskih kontejnerskih ladij, ki presegajo 5 000 bruto ton in so privezane na pomolu v zadevnem pomorskem pristanišču;
  - (b) da so morska pristanišča v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T, katerih povprečno letno število postankov morskih potniških ladij ro-ro, ki presegajo 5 000 bruto ton, in morskih visokohitrostnih potniških plovil, ki presegajo 5 000 bruto ton, ki so bili v zadnjih treh letih privezani na pomolu, je nad 40, opremljena, da vsako leto zagotovijo oskrbo z električno energijo z obale za vsaj 90 % skupnega števila postankov v pristaniščih morskih potniških ladij ro-ro, ki presegajo 5000 bruto ton, in morskih visokohitrostnih potniških plovil, ki presegajo 5000 bruto ton, ki so privezani na pomolu v zadevnem pomorskem pristanišču;
  - (c) da so morska pristanišča v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T, katerih povprečno letno število postankov morskih potniških ladij, ki presegajo 5 000 bruto ton in niso morske potniške ladje ro-ro in morska visokohitrostna plovila ter so bile v zadnjih treh letih privezane na pomolu, je nad 25, opremljena, da vsako leto zagotovijo oskrbo z električno energijo z obale za vsaj 90 % skupnega števila postankov v pristaniščih morskih potniških ladij, ki presegajo 5 000 bruto ton in niso morske potniške ladje ro-ro in morska visokohitrostna plovila ter so privezane na pomolu v zadevnem pomorskem pristanišču.

2. Postanki ladij iz člena 5(3)(a), (b), (c), (da)<sup>35</sup> in (f) [uredbe o FuelEU za pomorstvo] se ne upoštevajo pri določanju skupnega števila postankov v pristaniščih tistih ladij, ki so privezane na pomolu zadevnega pristanišča v skladu z odstavkom 1.
3. Če je pomorsko pristanišče v jedrnem omrežju TEN-T in celovitem omrežju TEN-T na otoku, v najbolj oddaljeni regiji iz člena 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije ali na ozemlju Ceute in Melille, ki niso neposredno povezani z elektroenergetskim omrežjem na celini, ali, v primeru najbolj oddaljene regije ali Ceute in Melille, z elektroenergetskim omrežjem sosednje države, se odstavek 1 ne uporablja, dokler taka povezava ni dokončana ali če ni dovolj lokalno proizvedene električne energije iz nefosilnih virov energije za kritje potreb otoka, najbolj oddaljene regije ali Ceute in Melille.

## *Člen 10*

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

Države članice zagotovijo:

- (a) da se do 1. januarja 2025 v vseh pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T namesti vsaj ena naprava, ki plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh zagotavlja oskrbo z električno energijo z obale;
- (b) da se do 1. januarja 2030 v vseh pristaniščih na celinskih plovnih poteh celovitega omrežja TEN-T namesti vsaj ena naprava, ki plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh zagotavlja oskrbo z električno energijo z obale.

---

<sup>35</sup> Pododstavek (da) člena 5(3) predloga FuelEU za pomorstvo se glasi:  
„(da) ki se ne morejo priključiti na oskrbo z električno energijo z obale, saj je izjemoma ogrožena stabilnost električnega omrežja, ker ni dovolj razpoložljive električne energije z obale, da bi zadostili potrebam ladje po električni energiji med privezom;“.



## Člen 11

### *Cilji za oskrbo z utekočinjenim metanom v morskih pristaniščih*

1. Države članice zagotovijo, da bo v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T iz odstavka 2 do 1. januarja 2025 na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan, da se omogoči promet morskih ladij v jedrnem omrežju TEN-T. Države članice po potrebi sodelujejo s sosednjimi državami članicami, da bi zagotovile ustrezno pokritost jedrnega omrežja TEN-T.
2. Države članice v svojih nacionalnih okvirih politike določijo morska pristanišča jedrnega omrežja TEN-T, ki zagotovijo dostop do oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan iz odstavka 1, pri čemer upoštevajo tudi dejanske tržne potrebe in razvoj dogodkov.

## Člen 12

### *Cilji oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo*

1. Države članice zagotovijo, da na vseh letališčih v jedrnem in celovitem omrežju TEN-T oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo zagotavlja:
  - (a) do 1. januarja 2025 na vseh položajih zrakoplova v kontaktnem polju, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz;
  - (b) do 1. januarja 2030 na vseh položajih zrakoplova v predpolju, ki se uporabljajo za komercialni zračni prevoz.
- 1a. Države članice lahko letališča iz omrežja TEN-T, ki so v zadnjih treh letih imela manj kot 10 000 premikov, povezanih s komercialnimi leti, na leto, izvzamejo iz obveznosti oskrbe mirujočih zrakoplovov z električno energijo na vseh položajih v predpolju.
2. Države članice najpozneje po 1. januarju 2030 sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo, da električna energija za oskrbo v skladu z odstavkom 1 prihaja iz električnega omrežja ali da se proizvaja na kraju samem brez uporabe fosilnih goriv.

## Člen 13

### *Nacionalni okviri politike*

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

(a) Nacionalni okvir politike vsebuje vsaj naslednje elemente:

- (1) oceno sedanjega stanja in prihodnjega razvoja trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter v zvezi z razvojem infrastrukture za alternativna goriva, pri čemer se upošteva intermodalni dostop do infrastrukture za alternativna goriva in, kadar je ustrezno, tudi čezmejna neprekinjena pokritost;
- (2) nacionalne cilje v skladu s členi 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 in 12, za katere so v tej uredbi določeni obvezni nacionalni cilji;
- (3) politike in ukrepe, potrebne za zagotovitev, da se dosežejo obvezni cilji iz tega odstavka, točka 2;
- (4) ukrepe za spodbujanje vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva za vozne parke za lastne potrebe, zlasti električnih polnilnih postaj in oskrbovalnih postaj za vodik za storitve javnega prevoza ter električnih polnilnih postaj za avtomobile v souporabi, kadar država članica take ukrepe načrtuje ali jih je sprejela;
- (5) ukrepe za spodbujanje in olajšanje vzpostavitve polnilnih postaj za lahka in težka vozila na zasebnih lokacijah, ki niso dostopne javnosti, kadar država članica take ukrepe načrtuje ali jih je sprejela;
- (6) ukrepe za spodbujanje infrastrukture za alternativna goriva v urbanih vozliščih, zlasti v zvezi z javno dostopnimi polnilnimi mesti, kadar država članica take ukrepe načrtuje ali jih je sprejela;

- (7) ukrepe za spodbujanje zadostnega števila javno dostopnih polnilnih mest visoke moči, kadar država članica take ukrepe načrtuje ali jih je sprejela;
- (7a) ukrepe, potrebne za zagotovitev, da vzpostavitev in delovanje polnilnih mest, vključno z geografsko porazdelitvijo dvosmernih polnilnih mest, prispevata k prožnosti energetskega sistema in vstopu električne energije iz obnovljivih virov v električni sistem, kadar država članica take ukrepe načrtuje ali jih je sprejela;
- (8) ukrepe za zagotovitev, da so javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za alternativna goriva dostopna starejšim osebam, osebam z omejeno mobilnostjo in invalidom, v skladu z zahtevami glede dostopnosti iz Direktive 2019/882;
- (9) ukrepe za odpravo morebitnih ovir v zvezi z načrtovanjem, izdajanjem dovoljenj, javnim naročanjem in upravljanjem infrastrukture za alternativna goriva, kadar država članica take ukrepe načrtuje ali jih je sprejela.

(b) Nacionalni okvir politike lahko vsebuje naslednje elemente:

- (1) načrt za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva na letališčih, razen za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo, na primer za oskrbo zrakoplovov z vodikom in polnjenje zrakoplovov z električno energijo;
- (2) načrt za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v morskih pristaniščih, na primer za električno energijo in vodik, za pristaniške storitve, kot so opredeljene v Uredbi (EU) 2017/352<sup>36</sup>;

---

<sup>36</sup> Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

- (3) načrt za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v morskih pristaniščih, razen za oskrbo z utekočinjenim metanom in električno energijo z obale za uporabo na morskih plovilih, na primer za vodik, amonijak in električno energijo;
  - (4) načrt za uporabo alternativnih goriv v prometu po celinskih plovnih poteh, na primer vodika in električne energije;
  - (5) načrt za uporabo, vključno s cilji, ključnimi mejniki in potrebnim financiranjem, za vlake na vodik ali akumulatorske električne vlake na segmentih omrežja, ki ne bodo elektrificirani;
  - (6) nacionalne cilje za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, povezane s tem pododstavkom, točke (1), (2), (3), (4) in (5), za katere v tej uredbi obvezni cilji niso določeni.
2. Države članice zagotovijo, da so v nacionalnih okvirih politike upoštevane potrebe različnih načinov prometa, ki obstajajo na ozemlju države članice.
  3. Države članice zagotovijo, da se v nacionalnih okvirih politike upoštevajo, kadar je primerno, interesi regionalnih in lokalnih organov, zlasti kar zadeva polnilno in oskrbovalno infrastrukturo za javni prevoz, ter interesi zadevnih deležnikov.
  4. Države članice po potrebi sodelujejo pri zagotavljanju, da so ukrepi, potrebni za doseganje ciljev te uredbe, skladni in usklajeni, na podlagi posvetovanj ali skupnih okvirov politike. Države članice zlasti sodelujejo pri strategijah za uporabo alternativnih goriv in vzpostavitev ustrezne infrastrukture v vodnem prometu. Komisija državam članicam pomaga v procesu sodelovanja.
  5. Podporni ukrepi za infrastrukturo za alternativna goriva so v skladu z ustreznimi pravili o državni pomoči iz PDEU.
  6. Vsaka država članica objavi osnutek nacionalnega okvira politike ter zagotovi, da je javnosti omogočeno zgodnje in učinkovito sodelovanje pri pripravi osnutka nacionalnega okvira politike.

7. Komisija oceni osnutke nacionalnih okvirov politike in lahko državi članici izda priporočila najpozneje šest mesecev po predložitvi osnutkov nacionalnih okvirov politike iz odstavka 1. Ta priporočila se lahko nanašajo zlasti na:
  - (a) raven ambicioznosti ciljev za izpolnjevanje obveznosti iz členov 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 in 12;
  - (b) politike in ukrepe v zvezi s cilji držav članic.
8. Vsaka država članica v svojem končnem nacionalnem okviru politike ustrezno upošteva vsa priporočila Komisije. Če zadevna država članica priporočila ali znatnega dela priporočila ne upošteva, ta država članica Komisiji predloži pisno obrazložitev.
9. Do 1. januarja 2025 vsaka država članica uradno obvesti Komisijo o končnem nacionalnem okviru politike.

#### *Člen 14*

#### *Poročanje*

1. Vsaka država članica Komisiji predloži samostojno nacionalno poročilo o napredku pri izvajanju nacionalnega okvira politike prvič do 1. januarja 2027 in nato vsaki dve leti.
2. V poročilih o napredku se navedejo informacije iz Priloge I, po potrebi pa tudi ustrezna utemeljitev glede uspešnosti pri izpolnjevanju nacionalnih ciljev iz člena 13.

3. Država članica najpozneje do 30. junija 2024 in nato redno vsaka štiri leta oceni, kako bi vzpostavitev in delovanje polnilnih mest električnim vozilom omogočila, da dodatno prispevajo k prožnosti energetskega sistema, vključno z njihovim sodelovanjem na izravnalnem trgu, in nadaljnji uporabi električne energije iz obnovljivih virov. Ta ocena upošteva vse vrste polnilnih mest, javnih in zasebnih, ter vsebuje priporočila v smislu vrste, podporne tehnologije in geografske porazdelitve, da se uporabnikom olajša možnost vključevanja električnih vozil v sistem. Ocena je javno dostopna. Države članice lahko zahtevajo, da to oceno opravi regulativni organ. Države članice na podlagi rezultatov ocene po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe za vzpostavitev dodatnih polnilnih mest in jih vključijo v poročilo o napredku iz odstavka 1. Operaterji sistema upoštevajo oceno in ukrepe v načrtu za razvoj omrežja iz člena 32(3) in člena 51 Direktive (EU) 2019/944.
4. Regulativni organ države članice na podlagi prispevka operaterjev prenosnih sistemov in operaterjev distribucijskih sistemov najpozneje do 30. junija 2024 in nato redno vsaka štiri leta oceni potencialni prispevek dvosmernega polnjenja k prodoru električne energije iz obnovljivih virov v elektroenergetski sistem. Ocena je javno dostopna. Države članice na podlagi rezultatov ocene po potrebi sprejmejo ustrezne ukrepe za prilagoditev razpoložljivosti in geografske porazdelitve dvosmernih polnilnih mest na zasebnih območjih ter jih vključijo v poročilo o napredku iz odstavka 1.

#### *Člen 14a*

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

Komisija sprejme smernice in predloge v zvezi z vsebino, strukturo in obliko nacionalnih okvirov politike ter vsebino nacionalnih poročil o napredku, ki jih predložijo države članice v skladu s členom 13 in členom 14(1) najpozneje šest mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 24. Komisija lahko sprejme smernice in predloge za olajšanje učinkovite uporabe drugih določb iz te uredbe po vsej Uniji.

## Člen 15

### *Pregled nacionalnih okvirov politike in nacionalnih poročil o napredku*

1. Komisija do 1. januarja 2026 oceni nacionalne okvire politike, ki so jih države članice priglasile v skladu s členom 13(9), ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o oceni teh nacionalnih okvirov politike in njihovi skladnosti na ravni Unije, vključno s prvo oceno pričakovane uspešnosti pri izpolnjevanju nacionalnih ciljev iz člena 13(1).
2. Komisija oceni nacionalna poročila o napredku, ki jih predložijo države članice v skladu s členom 14(1), in državam članicam po potrebi izda priporočila za zagotovitev doseganja ciljev in obveznosti iz te uredbe. Na podlagi navedenih priporočil lahko države članice v šestih mesecih po izdaji priporočil Komisije izdajo posodobljeno nacionalno poročilo o napredku.
3. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o oceni nacionalnih poročil o napredku eno leto po tem, ko države članice v skladu s členom 14(1) predložijo navedena poročila o napredku. Ocena vsebuje:
  - (a) oceno napredka države članice pri doseganju ciljev;
  - (b) oceno skladnosti razvoja na ravni Unije.

4. Na podlagi nacionalnih okvirov politike, nacionalnih poročil o napredku in poročil, ki jih predložijo države članice v skladu s členom 13(9), členom 14(1) oziroma členom 16(1), Komisija objavlja in redno posodablja informacije o nacionalnih ciljih, ki jih predloži vsaka država članica glede:
- (a) števila javno dostopnih polnilnih mest in postaj, ločeno za polnilna mesta za lahka vozila in polnilna mesta za težka vozila, v skladu s kategorizacijo iz Priloge III;
  - (b) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za vodik;
  - (c) infrastrukture za oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
  - (d) infrastrukture za oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo na letališčih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
  - (e) števila oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
  - (f) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za utekočinjeni metan za motorna vozila;
  - (g) števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP za motorna vozila;
  - (h) polnilnih in oskrbovalnih mest za druga alternativna goriva v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega in celovitega omrežja TEN-T;
  - (i) polnilnih in oskrbovalnih mest za druga alternativna goriva na letališčih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;
  - (j) oskrbovalnih mest za alternativna goriva in polnilnih mest za železniški promet.



## Člen 16

### *Spremljanje napredka*

1. Države članice do 31. marca v letu po datumu začetka uporabe iz člena 24 in nato vsako leto do istega datuma Komisiji poročajo o skupni zbirni izhodni moči polnjenja, številu javno dostopnih polnilnih mest ter številu registriranih akumulatorskih električnih in priključnih hibridnih vozil, ki so bila 31. decembra prejšnjega leta uvedena na njihovem ozemlju, v skladu z zahtevami iz Priloge III.
2. Kadar je – brez poseganja v postopek iz člena 258 PDEU – iz poročila iz odstavka 1 tega člena ali katerih koli informacij, ki so na voljo Komisiji, razvidno, da država članica ni izpolnila svojih nacionalnih ciljev iz člena 3(1), lahko Komisija v ta namen izda ugotovitev in zadevni državi članici priporoči, naj sprejme popravne ukrepe za izpolnitev nacionalnih ciljev. V treh mesecih po prejemu ugotovitev Komisije zadevna država članica uradno obvesti Komisijo o popravni ukrepih, ki jih namerava izvesti za izpolnitev ciljev iz člena 3(1), vključno z dodatnimi ukrepi, ki jih namerava izvesti za izpolnitev teh ciljev, in jasnim časovnim razporedom ukrepov, na podlagi katerega je mogoče oceniti letni napredek pri izpolnjevanju teh ciljev. Kadar Komisija ugotovi, da so popravni ukrepi zadovoljivi, zadevna država članica posodobi svoje zadnje nacionalno poročilo o napredku iz člena 14 s temi popravni ukrepi in ga predloži Komisiji.

## Člen 17

### Informacije za uporabnike

1. Navesti je treba ustrezne, dosledne in jasne informacije o motornih vozilih, ki jih je mogoče redno polniti s posameznimi vrstami goriva na trgu ali jih napolniti na polnilnih mestih. Te informacije dajo na voljo:
  - (a) proizvajalci, kot so opredeljeni v členu 3(40) Uredbe (EU) 2018/858, v navodilih za uporabo motornih vozil in na motornih vozilih, ko so navedena vozila dana na trg;
  - (b) upravljavci oskrbovalnih in polnilnih mest na oskrbovalnih in polnilnih mestih ter
  - (c) distributerji, kot so opredeljeni v členu 3(43) Uredbe (EU) 2018/858; pri prodajalcih motornih vozil.
  
2. Identifikacija združljivosti vozil in infrastrukture ter identifikacija združljivosti goriv in vozil iz odstavka 1 sta v skladu s tehničnimi specifikacijami iz Priloge II, točki 9.1 in 9.2. Če se takšni standardi nanašajo na grafično ponazoritev, vključno s shemami za barvno kodiranje, so grafične ponazoritve enostavne in zlahka razumljive, na jasno opazno mesto pa jih namestijo:
  - (a) upravljavci oskrbovalnih mest na ustreznih črpalkah in njihovih ročkah na vseh oskrbovalnih mestih, ki jih upravljajo, in sicer od dne, ko se goriva dajo na trg;
  - (b) proizvajalci, kot so opredeljeni v členu 3(40) Uredbe (EU) 2018/858 v neposredni bližini pokrovov vseh rezervoarjev za gorivo motornih vozil, priporočenih za to gorivo in združljivih z njim, ter v navodilih za uporabo motornih vozil, ko se taka motorna vozila dajo na trg.

3. Države članice pri prikazu cen goriva na oskrbovalni postaji zagotovijo, da se po potrebi informativno prikaže primerjava med ustreznimi cenami na enoto, zlasti za električno energijo in vodik, v skladu s skupno metodologijo za primerjavo med cenami na enoto alternativnih goriv iz Priloge II, točka 9.3.
4. Kadar evropski standardi, ki določajo tehnične specifikacije goriva, ne vključujejo določb o označevanju skladnosti s temi standardi, kadar se določbe o označevanju ne nanašajo na grafično ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, ali kadar določbe o označevanju niso ustrezne za doseganje ciljev te uredbe, lahko Komisija z izvedbenimi akti v skladu s členom 21(1) zaradi enotne uporabe odstavkov 1 in 2:
  - (a) pooblasti evropske organizacije za standardizacijo, da vzpostavijo specifikacije o označevanju skladnosti,
  - (b) določi grafično ponazoritev, vključno s shemami za barvno kodiranje, skladnosti goriv, ki se prodajajo na trgu Unije in ki po oceni Komisije dosegajo en odstotek skupnega obsega prodaje v več kot eni državi članici.
5. Kadar se posodobijo določbe o označevanju zadevnih evropskih standardov, kadar se sprejmejo izvedbeni akti v zvezi z označevanjem ali kadar se po potrebi oblikujejo novi evropski standardi za alternativna goriva, se ustrezne zahteve glede označevanja uporabljajo 24 mesecev po njihovi posodobitvi ali sprejetju za vsa oskrbovalna in polnilna mesta ter vsa motorna vozila, kadar so dana na trg.

## Člen 18

### Zagotavljanje podatkov

1. Države članice imenujejo organizacijo za identifikacijsko registracijo. Organizacija za identifikacijsko registracijo izda in upravlja edinstvene identifikacijske oznake, da opredeli vsaj upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev, najpozneje eno leto po datumu začetka uporabe iz člena 24.
2. Upravljavci javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva ali, v skladu z medsebojnim dogovorom, lastniki teh mest najpozneje eno leto po datumu začetka uporabe iz člena 24 zagotovijo razpoložljivost statičnih in dinamičnih podatkov v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva, ki jo upravljajo, ali storitvami, neločljivo povezanimi s tako infrastrukturo, ki jih ponujajo ali jih brezplačno oddajajo v zunanje izvajanje. Na voljo dajo naslednje vrste podatkov:
  - (a) statične podatke za javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za alternativna goriva, ki jih upravljajo:
    - (i) geografsko lokacijo polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva,
    - (ii) število priključkov,
    - (iii) število parkirnih mest za invalide,
    - (iv) kontaktne informacije lastnika in upravljavca polnilne in oskrbovalne postaje,
    - (v) delovni čas;

- (b) nadaljnje statične podatke za javno dostopna polnilna mesta, ki jih upravljajo:
  - (i) identifikacijske oznake vsaj polnilnega mesta,
  - (ii) vrsto priključka,
  - (iii) vrsto toka (izmenični/enosmerni),
  - (iv) izhodno moč (kW),
- (c) dinamične podatke za javno dostopna polnilna in oskrbovalna mesta za alternativna goriva, ki jih upravljajo:
  - (i) stanje delovanja (deluje/ne deluje),
  - (ii) razpoložljivost (zasedeno/ni zasedeno),
  - (iii) priložnostno ceno.

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

3. Države članice najpozneje 15 mesecev po datumu začetka uporabe iz člena 24 zagotovijo, da so podatki iz odstavka 2 na odprti in nediskriminatorni podlagi dostopni vsem deležnikom prek nacionalnih dostopovnih točk v skladu z ustreznimi določbami v zvezi s takimi podatki iz Delegirane uredbe (EU) 2022/670<sup>37</sup> in v skladu z dodatnimi dopolnilnimi specifikacijami, ki se lahko sprejmejo v skladu z odstavkom 4a.
4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 20, da se vrstam podatkov iz odstavka 2 dodajo dodatne vrste podatkov v zvezi z javno dostopnimi polnilnimi in oskrbovalnimi mesti za alternativna goriva ali storitvami, ki so neločljivo povezane s tako infrastrukturo in jih upravljavci te infrastrukture ponujajo ali oddajajo v zunanje izvajanje, glede na tehnološki razvoj ali nove storitve, ki so na voljo na trgu.

---

<sup>37</sup> Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/670 z dne 2. Februarja 2022 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (UL L 122, 25.4.2022, str. 1).

- 4a. Komisija lahko z izvedbenimi akti, sprejetimi v skladu s členom 21(2):
- (a) sprejme specifikacije, ki dopolnjujejo specifikacije iz Delegirane uredbe (EU) 2022/670 v zvezi z obliko, pogostostjo in kakovostjo podatkov, v katerih se dajo na voljo podatki iz odstavka 2 in iz delegiranih aktov, sprejetih na podlagi odstavka 4;
  - (b) vzpostavi podrobne postopke, ki omogočajo razpoložljivost in dostopnost podatkov, zahtevanih v skladu s tem členom.

Izvedbeni akti, sprejeti na podlagi tega odstavka, ne posegajo v Direktivo 2010/40/EU ter delegirane in izvedbene akte, sprejete na podlagi navedene direktive.

5. V delegiranih in izvedbenih aktih iz odstavkov 4 in 4a se določijo razumna prehodna obdobja, preden določbe iz teh aktov ali njihove spremembe postanejo zavezujoče za upravljavce ali lastnike polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva.

## *Člen 19*

### *Skupne tehnične specifikacije*

1. Upoštevati je treba tehnične specifikacije iz Priloge II.
6. V skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1025/2012 lahko Komisija od evropskih organizacij za standardizacijo zahteva, da pripravijo evropske standarde, ki opredeljujejo tehnične specifikacije za področja iz Priloge II k tej uredbi, za katera Komisija ni sprejela skupnih tehničnih specifikacij.

7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 20, da se Priloga II spremeni in dopolni:
- (a) z uvedbo tehničnih specifikacij za področja iz navedene priloge, da se omogoči popolna tehnična interoperabilnost polnilne in oskrbovalne infrastrukture v smislu fizičnih povezav, komunikacije in dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo na teh območjih;
  - (b) s posodobitvijo sklicev na standarde iz tehničnih specifikacij iz navedene priloge.

Kadar se taki delegirani akti uporabljajo za obstoječe infrastrukture, ti akti temeljijo na analizi stroškov in koristi, ki se skupaj s temi delegiranimi akti predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.

8. V delegiranih aktih iz odstavka 7 se določijo razumna prehodna obdobja, preden tehnične specifikacije iz teh aktov ali njihove spremembe postanejo zavezujoče za zadevno infrastrukturo.

## *Člen 20*

### *Izvajanje pooblastila*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 18 in 19 se na Komisijo prenese za obdobje petih let od datuma začetka uporabe iz člena 24. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred iztekom petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Pooblastilo iz členov 18 in 19 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Sklep začne učinkovati dan po njegovem objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je v njemu določen. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
- 3a. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 18 in 19, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za tri mesece.

## *Člen 21*

### *Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi člen 5(4), tretji pododstavek, Uredbe (EU) št. 182/2011.



## Člen 22

### Pregled

1. Komisija do 31. decembra 2024 pregleda določbe te uredbe v zvezi s težkimi vozili in po potrebi predloži predlog za njeno spremembo. V podporo temu pregledu Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o tehnološki in tržni pripravljenosti, kar zadeva težka vozila. V tem poročilu bodo upoštevane prve indikacije o preferencah trga. Upoštevan bo tudi dotakratni tehnološki razvoj in razvoj standardov ter razvoj, ki se pričakuje v kratkem, zlasti v zvezi s standardi in tehnologijami za polnjenje in oskrbo, kot so standardi za polnjenje visoke moči, električni cestni sistemi (ERS) in tekoči vodik. Kar zadeva oskrbovalne postaje za vodik, Komisija nadalje oceni datum iz člena 6(1) glede na tehnološki in tržni razvoj, potrebo po določitvi minimalne zmogljivosti za te postaje ter ustreznost in datum za razširitev zahtev za postavitev oskrbovalnih postaj za vodik na celovito omrežje TEN-T.
2. Komisija do 31. decembra 2026, nato pa vsakih pet let, pregleda to uredbo in po potrebi predloži predlog za njeno spremembo. Komisija zlasti pregleda, ali so elektronska plačilna sredstva iz člena 5(2) še vedno ustrezna. Oceni tudi, ali so pragovi za promet iz člena 3(2b) in (2c) ter člena 4(1c) in (1d) še vedno ustrezni glede na pričakovano povečanje deleža akumulatorskih električnih vozil v primerjavi s celotnim voznim parkom vozil v prometu v Uniji.

## *Člen 23*

### *Razveljavitev*

1. Direktiva 2014/94/EU, Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/1745 in Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1444 se razveljavijo z učinkom od datuma začetka uporabe iz člena 24.
2. Sklici na Direktivo 2014/94/EU se štejejo za sklice na to uredbu in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge IV.

## *Člen 24*

### *Začetek veljavnosti*

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

Uporabljati se začne 6 mesecev po začetku veljavnosti.

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

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*predsednik/predsednica*

*Za Svet*  
*predsednik/predsednica*

---

**Poročanje**

Nacionalno poročilo o napredku iz člena 14(1) Uredbe vsebuje vsaj naslednje elemente:

1. določitev cilja

- (a) napovedi o uporabi vozil za 31. december v letih 2025, 2030 in 2035 za:
- lahka cestna vozila, ločeno za akumulatorska električna vozila, priključna hibridna vozila in vozila na vodik;
  - težka cestna vozila, ločeno za akumulatorska električna vozila in vozila na vodik;
- (b) cilje za 31. december 2025, 2030 in 2035 za:
- električno polnilno infrastrukturo za lahka vozila: število polnilnih postaj in izhodna moč (razvrstitev polnilnih postaj v skladu s Prilogo III k tej uredbi);
  - razvoj polnilnih postaj za lahka vozila, ki niso dostopne javnosti, kadar je primerno;
  - električno polnilno infrastrukturo za težka vozila: število polnilnih postaj in izhodna moč;
  - razvoj polnilnih postaj za težka vozila, ki niso dostopne javnosti, kadar je primerno;
  - oskrbovalne postaje za vodik: število oskrbovalnih postaj, zmogljivost oskrbovalnih postaj in razpoložljivi priključek;
  - cestne oskrbovalne postaje za utekočinjeni metan: število oskrbovalnih postaj in zmogljivost postaj;
  - oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T, vključno z lokacijo (pristaniščem) in zmogljivostjo na pristanišče;
  - oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T, vključno s točno lokacijo (pristaniščem) in zmogljivostjo vsake naprave v pristanišču;
  - oskrbo z električno energijo z obale v pristaniščih na celinskih plovnih poteh jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T, vključno z lokacijo (pristaniščem) in zmogljivostjo;
  - oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo, število naprav na letališče jedrnega omrežja TEN-T in celovitega omrežja TEN-T;

- druge nacionalne cilje, za katere ne obstajajo obvezni nacionalni cilji po vsej EU, kadar je primerno. Za infrastrukturo za alternativna goriva v pristaniščih, na letališčih in v železniškem prometu je treba navesti lokacijo in zmogljivost/velikost naprave;
2. stopnje uporabe: za kategorije iz točke 1(b) poročanje o uporabi te infrastrukture;
  3. raven doseganja ciljev, sporočena za uporabo alternativnih goriv pri različnih načinih prevoza (cestni, železniški, vodni in zračni prevoz):
    - raven doseganja ciljev v zvezi z vzpostavitvijo infrastrukture iz točke 1(b) za vse načine prevoza, kadar je primerno, zlasti za električne polnilne postaje, električni cestni sistem (če je primerno), postaje za oskrbo z vodikom, oskrbo z električno energijo z obale v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih plovni poteh, oskrbo z utekočinjenim metanom v morskih pristaniščih jedrnega omrežja TEN-T, drugo infrastrukturo za alternativna goriva v pristaniščih, oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo;
    - za polnilna mesta navedba razmerja med javno in zasebno infrastrukturo;
    - vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v urbanih vozliščih;
  - 3a. pregled odstopanja na podlagi člena 3(2b);
  4. pravne ukrepe: informacije o pravnih ukrepih, ki lahko vključujejo zakonodajne, regulativne in upravne ukrepe za podporo izgradnji infrastrukture za alternativna goriva, kot so gradbena dovoljenja, dovoljenja za parkirišča, okoljski certifikati za podjetja in koncesije za oskrbovalne postaje;
  5. informacije o ukrepih politike za podporo izvajanju nacionalnega okvira politike, ki vključujejo:
    - neposredne spodbude za nakup prevoznih sredstev, ki uporabljajo alternativna goriva, ali izgradnjo infrastrukture;
    - razpoložljivost davčnih spodbud za podpiranje prevoznih sredstev, ki uporabljajo alternativna goriva, in ustrezne infrastrukture;
    - uporabo javnih naročil v podporo alternativnim gorivom, vključno s skupnimi javnimi naročili;
    - nefinančne spodbude na strani povpraševanja, na primer prednostni dostop do omejenih območij, politika parkiranja ter namenski vozni pasovi;

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

**Tehnične specifikacije**

**1. Tehnične specifikacije za oskrbo z električno energijo za cestni promet**

1.1. Običajna polnilna mesta za motorna vozila:

- običajna polnilna mesta za električna vozila z izmeničnim tokom so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj z vtičnicami ali priključki tipa 2 za vozila, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017;
- običajna polnilna mesta z enosmernim tokom za električna vozila so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za kombinirani sistem polnjenja „Combo 2“, kot je opisano v standardu EN 62196-3:2014.

1.2. Polnilna mesta visoke moči za motorna vozila:

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

1.4. Polnilna mesta za motorna vozila kategorije L:

- javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim tokom, rezervirana za električna vozila kategorije L z močjo do 3,7 kW, so zaradi interoperabilnosti opremljena z vsaj enim od naslednjih elementov:
  - a) vtičnicami ali priključki tipa 3A za vozila, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017 (za način polnjenja 3);
  - b) vtičnicami, skladnimi z IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (za način polnjenja 1 ali 2);
- javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim tokom, rezervirana za električna vozila kategorije L z močjo nad 3,7 kW, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj z vtičnicami ali priključki tipa 2 za vozila, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017.

- 1.5. Običajna polnilna mesta in polnilna mesta visoke moči za električne avtobuse:
- običajna polnilna mesta in polnilna mesta visoke moči z izmeničnim tokom za električne avtobuse so opremljena vsaj s priključki tipa 2, kot je opisano v standardu EN 62196-2:2017;
  - običajna polnilna mesta in polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom za električne avtobuse so opremljena vsaj s priključki za kombinirani sistem polnjenja „Combo 2“, kot je opisano v standardu EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Avtomatizirana naprava s kontaktnim vmesnikom za električne avtobuse s kabljskim napajanjem v načinu 4 v skladu s standardom EN 61851-23-1:2020 je opremljena vsaj z mehanskimi in električnimi vmesniki, kot je opredeljeno v standardu EN 50696:2021; to zadeva:
- avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno na infrastrukturi (odjemnik toka);
  - avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno na strehi vozila;
  - avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno pod vozilom;
  - avtomatizirano priključno napravo (ACD), nameščeno na infrastrukturi in povezano s stranjo ali streho vozila.
- 1.6. Tehnične specifikacije v zvezi s priključkom za polnjenje težkih vozil (polnjenje z enosmernim tokom).
- 1.7. Tehnične specifikacije za induktivno statično brezžično polnjenje osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil.
- 1.8. Tehnične specifikacije za induktivno statično brezžično polnjenje težkih vozil.
- 1.9. Tehnične specifikacije za induktivno dinamično brezžično polnjenje osebnih avtomobilov in lahkih vozil.
- 1.10. Tehnične specifikacije za induktivno dinamično brezžično polnjenje težkih vozil.
- 1.11. Tehnične specifikacije za induktivno statično brezžično polnjenje električnih avtobusov.
- 1.12. Tehnične specifikacije za induktivno dinamično brezžično polnjenje električnih avtobusov.
- 1.13. Tehnične specifikacije za električni cestni sistem za dinamično nadzemno napajanje prek odjemnika toka za težka vozila.

- 1.14. Tehnične specifikacije za električni cestni sistem za dinamično zemeljsko napajanje s prevodnimi tirnicami za osebne avtomobile, lahka in težka vozila.
  - 1.15. Tehnične specifikacije za izmenjavo akumulatorjev za vozila kategorije L.
  - 1.16. Tehnične specifikacije za izmenjavo akumulatorjev za osebne avtomobile in lahka vozila, če je to tehnično izvedljivo.
  - 1.17. Tehnične specifikacije za izmenjavo akumulatorjev za težka vozila, če je to tehnično izvedljivo.
  - 1.18. Tehnične specifikacije za polnilne postaje za zagotovitev dostopa invalidnim uporabnikom.
- 2. Tehnične specifikacije za komunikacijo v ekosistemu za polnjenje električnih vozil**
- 2.1. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med električnim vozilom in polnilnim mestom (komunikacija vozilo-omrežje).
  - 2.2. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med polnilnim mestom in sistemom za upravljanje polnilnega mesta (zaledna komunikacija).
  - 2.3. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med upravljavcem polnilnega mesta, ponudniki storitev električne mobilnosti in platformami za e-gostovanje.
  - 2.4. Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med upravljavcem polnilnega mesta in operaterji distribucijskih sistemov.
- 3. Tehnične specifikacije za oskrbo z vodikom za cestni promet**
- 3.1. Zunanja oskrbovalna mesta za plinasti vodik, ki se uporablja kot gorivo za motorna vozila, izpolnjujejo vsaj zahteve glede interoperabilnosti, opisane v standardu EN 17127:2020.
  - 3.2. Kakovostne značilnosti vodika, ki ga motornim vozilom dovajajo oskrbovalna mesta za vodik, so skladne z zahtevami iz standarda EN 17124:2022. Metode za zagotovitev, da bo dosežena ustrezna kakovost vodika, pa so prav tako opisane v tem standardu.
  - 3.3. Algoritem za dovajanje goriva izpolnjuje zahteve standarda EN 17127:2020.
  - 3.4. Po zaključku postopka certificiranja po standardu EN ISO 17268:2020 priključki za motorna vozila za dovod plinastega vodika ustrezajo vsaj temu standardu.
  - 3.5. Tehnične specifikacije za priključke za oskrbovalna mesta za plinasti (stisnjeni) vodik za težka vozila.
  - 3.6. Tehnične specifikacije za priključke za oskrbovalna mesta za utekočinjeni vodik za težka vozila.



### **3a. Tehnične specifikacije za metan za cestni promet**

- 3a.1. Oskrbovalna mesta za stisnjen zemeljski plin za motorna vozila so skladna s tlakom polnjenja z gorivom (delovnim tlakom) 20,0 MPa (200 barov) pri 15 °C. Dovoljen je največji tlak polnjenja z gorivom 26,0 MPa s „kompenzacijo temperature“, kot je določeno v standardu EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Profil priključka je skladen s Pravilnikom UN/ECE št. 110 v zvezi z deloma I in II iz standarda ISO 14469:2017.
- 3a.3. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan za motorna vozila so skladna s tlakom polnjenja z gorivom, ki je nižji od najvišjega dovoljenega delovnega tlaka rezervoarja vozila, kot je določeno v standardu EN ISO 16924:2018, „Polnilne postaje za oskrbo z zemeljskim plinom – Postaje za oskrbo vozil z utekočinjenim zemeljskim plinom“. Poleg tega mora biti profil priključka v skladu s standardom EN ISO 12617:2017 „Cestna vozila – Priključek za polnjenje utekočinjenega zemeljskega plina (LNG) – Priključek 3,1 MPa“.

### **4. Tehnične specifikacije za oskrbo z električno energijo za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh**

- 4.1. Oskrba električne energije z obale za morske ladje, vključno z zasnovo, vgradnjo in preskušanjem sistemov, ustreza vsaj tehničnim specifikacijam standarda IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 za visokonapetostne povezave z obale.
- 4.1a. Vtiči, vtičnice in ladijske spenjače za visokonapetostno povezavo z obale morajo ustrezati vsaj tehnični specifikaciji standarda IEC 62613-1:2019.
- 4.2. Oskrba električne energije z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh je skladna vsaj s standardom EN 15869-2:2019 ali standardom EN 16840:2017, odvisno od energetskega zahtev.
- 4.3. Tehnične specifikacije za obalna polnilna mesta z električno energijo za akumulatorje za pomorska plovila, ki vključujejo medsebojno povezljivost in interoperabilnost sistemov za pomorska plovila.
- 4.4. Tehnične specifikacije za obalna polnilna mesta za akumulatorje za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, ki vključujejo medsebojno povezljivost in interoperabilnost sistemov za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh.
- 4.5. Tehnične specifikacije za vmesnik za komunikacijo med plovilom in pristaniščem v avtomatizirani oskrbi električne energije z obale in sistemi za polnjenje akumulatorjev za pomorska plovila.
- 4.6. Tehnične specifikacije za vmesnik za komunikacijo med plovilom in pristaniščem v avtomatizirani oskrbi električne energije z obale in sistemi za polnjenje akumulatorjev za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh.
- 4.7. Tehnične specifikacije za menjavo in polnjenje akumulatorjev na kopenskih postajah za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, če je to tehnično izvedljivo.

- 5. Tehnične specifikacije za oskrbo z vodikom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh**
- 5.1. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo s plinastim (stisnjenim) vodikom za pomorska plovila na vodik.
  - 5.2. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo s plinastim (stisnjenim) vodikom za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh na vodik.
  - 5.3. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z utekočinjenim vodikom za pomorska plovila na vodik.
  - 5.4. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z utekočinjenim vodikom za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh na vodik.
- 6. Tehnične specifikacije za oskrbo z metanolom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh**
- 6.1. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z [...] metanolom za pomorska plovila na metanol.
  - 6.2. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z [...] metanolom za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh na metanol.
- 7. Tehnične specifikacije za oskrbo z amonijakom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh**
- 7.1. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z [...] amonijakom za pomorska plovila na amonijak.
  - 7.2. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta in oskrbo z [...] amonijakom za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh na amonijak.
- 8. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta z utekočinjenim metanom za pomorski promet in plovbo po celinskih plovnih poteh**
- 8.1. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan za morske ladje, ki niso zajeta v Mednarodnem kodeksu za gradnjo in opremo ladij, ki prevažajo utekočinjene pline v razsutem stanju (kodeks ISC), so skladna vsaj s standardom EN ISO 20519:2017.
  - 8.2. Oskrbovalna mesta za utekočinjeni metan za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh so skladna vsaj s standardom EN ISO 20519:2017 (deli 5.3 do 5.7) samo za namene interoperabilnosti.

## **9. Tehnične specifikacije v zvezi z označevanjem goriva**

- 9.1. Oznaka „Goriva – Identifikacija združljivosti z vozili – Grafični prikaz informacij za potrošnika“ ustreza vsaj standardu EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. „Identifikacija skladnosti vozil in infrastrukture – Grafični prikaz za informiranje porabnikov o električnem napajanju električnih vozil“ ustreza vsaj standardu EN 17186:2019.
- 9.3. Skupna metodologija za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/732.

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

1. Države članice morajo svoje poročanje o uvedbi električnih vozil kategorizirati na naslednji način:
  - akumulatorska električna vozila: ločeno za kategorije M1, N1, M2/3 in N2/3;
  - priključna hibridna električna vozila: ločeno za kategorije M1, N1, M2/3 in N2/3.
2. Države članice morajo svoje poročanje o uvedbi javno dostopnih polnilnih mest kategorizirati na naslednji način:

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

3. Za javno dostopno polnilno infrastrukturo, namenjeno lahkim in težkim vozilom, je treba ločeno predložiti naslednje podatke:
  - število polnilnih mest, ki se sporoči za vsako kategorijo iz točke 2;
  - število polnilnih postaj v skladu z enako razvrstitvijo kot za polnilno mesto;
  - skupna zbirna izhodna moč polnilnih postaj.

**Korelacijska tabela**

Direktiva 2014/94/EU	Ta uredba
Člen 1	Člen 1
Člen 2(1)	Člen 2(3)
Člen 2	Člen 2
–	Člen 3
–	Člen 4
Člen 4	Člen 5
–	Člen 6
–	Člen 7
Člen 6(4)	Člen 8
–	Člen 9
–	Člen 10
Člen 6(1)	Člen 11
–	Člen 12
Člen 3	Člen 13
Člen 10	Členi 14, 15 in 16
Člen 7	Člen 17
	Člen 18
	Člen 19
Člen 8	Člen 20
Člen 9	Člen 21
	Člen 22
Člen 11	Člen 23
–	Člen 24
Člen 12	Člen 25
Člen 13	