**ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ**

**1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО**

Това предложение се отнася до създаването на нов регламент за разполагане на инфраструктура за алтернативни горива. Новият регламент ще отмени Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно разполагането на инфраструктура за алтернативни горива.

 **1.1. Причини и цели на предложението**

Мобилността и транспортът са от съществено значение за всички, живеещи в Европа, и за европейската икономика като цяло. Свободното движение на хора и стоки през вътрешните граници на Европейския съюз е основна свобода на ЕС и неговия единен пазар. Мобилността носи много социално - икономически ползи за европейската общественост и бизнеса, но също така има все по-голямо въздействие върху околната среда, включително под формата на увеличени емисии на парникови газове и замърсяване на въздуха на местно ниво, които влияят върху здравето и благосъстоянието на хората.

През декември 2019 г. Комисията прие *Европейското* съобщение за *зелена сделка*. Европейската зелена сделка призовава за 90% намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) в транспорта. Целта е ЕС да се превърне в неутрална по отношение на климата икономика до 2050 г., като същевременно работи за амбиция за нулево замърсяване. През септември 2020 г. Комисията прие предложението си за Европейски закон за климата за намаляване на нетните емисии на парникови газове с поне 55% до 2030 г. в сравнение с 1990 г. и за поставяне на Европа на отговорен път да стане неутрална по отношение на климата до 2050 г. В *засилване 2030 Климат амбицията на Европа* комуникация отбелязва значението на холистичния подход към мащабното и местното инфраструктурно планиране и необходимостта от подходящо въвеждане на инфраструктура за алтернативни горива в подкрепа на прехода към автомобилен парк с почти нулеви емисии до 2050 г. На 21 април 2021 г. Съветът и Парламентът постигнаха временно политическо споразумение относно европейското Закон за климата.

През декември 2020 г. Комисията прие съобщението за *стратегията* за *устойчива и интелигентна мобилност*). Стратегията поставя основите за това как транспортната система на ЕС може да постигне тази трансформация и определя конкретни етапи, за да се поддържа пътят на транспортната система към интелигентно и устойчиво бъдеще. Транспортният сектор все още силно зависи от изкопаемите горива. Увеличаването на усвояването на превозни средства с нулеви и ниски емисии, плавателни съдове и самолети и възобновяеми и нисковъглеродни горива във всички видове транспорт е приоритетна цел в стремежа да се направят всички видове транспорт по- устойчиви.

Увеличеното разгръщане и използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива трябва да върви ръка за ръка със създаването на всеобхватна мрежа от инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво, основана на географски справедлив начин, за да се даде възможност за широкото разпространение на превозни средства с ниски и нулеви емисии във всички видове транспорт. По-специално на пазарите на леки автомобили широката маса потребители ще преминат към превозни средства с нулеви емисии, само когато са сигурни, че могат да зареждат или зареждат превозните си средства навсякъде в ЕС и толкова лесно, колкото в момента е случаят с превозните средства с конвенционално гориво. Важно е нито един регион или територия на ЕС да не бъде изоставен и че регионалните различия в разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива са добре разгледани при формулирането и прилагането на националните политически рамки.

Директива 2014/94/ЕС относно разполагането на инфраструктура за алтернативни горива („Директивата“) определя рамка от общи мерки за разполагането на такава инфраструктура в ЕС. Той изисква от държавите-членки да създадат национални политически рамки за установяване на пазари за алтернативни горива и да гарантират, че е създаден подходящ брой обществено достъпни пунктове за презареждане и зареждане с гориво, по-специално също така, за да се даде възможност за свободно трансгранично движение на такива превозни средства и плавателни съдове на TEN-T мрежа. В своя неотдавнашен доклад относно прилагането на Директива 2014/94/ЕС относно разполагането на инфраструктура за алтернативни горива, Комисията отбеляза известен напредък в прилагането на директивата. Недостатъците на настоящата рамка на политиката обаче също са ясно видими: тъй като няма подробна и обвързваща методология за държавите -членки да изчисляват целите и да приемат мерки, тяхното ниво на амбиция при определяне на целите и поддържащите политики варира значително. Изчерпателна и пълна мрежа от инфраструктура за алтернативни горива не съществува в целия ЕС, заключава докладът. По същия начин Европейската сметна палата отбелязва в своя специален доклад за презареждане на инфраструктурата, че пречките пред пътуването през ЕС с електрически превозни средства остават и че разполагането на инфраструктура за презареждане в Съюза трябва да се ускори.

Комисията извърши *последваща* оценка на настоящата директива. Оценката установи, че директивата не е добре адаптирана за целите на обслужването на увеличените климатични амбиции за 2030 г. Основните проблеми включват, че в инфраструктурното планиране на държавите-членки липсва средно необходимото ниво на амбиция, последователност и съгласуваност, което води до недостатъчно, неравномерно разпределена инфраструктура. По-нататъшните проблеми с оперативната съвместимост с физическите връзки продължават, докато се появяват нови проблеми относно комуникационните стандарти, включително обмена на данни между различните участници в екосистемата за електромобилност. И накрая, липсва прозрачна информация за потребителите и общи системи за плащане, което ограничава приемането от потребителите. Без допълнителни действия на ЕС тази липса на оперативно съвместима, лесна за използване инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво вероятно ще се превърне в бариера за необходимия пазарен растеж на превозни средства с ниски и нулеви емисии, плавателни съдове и-в бъдеще-самолети.

Това предложение е част от общия набор от взаимосвързани политически инициативи в рамките на пакета „Подходящ за 55“. Тези политически инициативи съответстват на действията, необходими във всички сектори на икономиката, за да допълнят националните усилия за постигане на засилената амбиция за климата за 2030 г., както е описано в работната програма на Комисията за 2021 г..

Тази инициатива се стреми да гарантира наличието и използваемостта на гъста, широко разпространена мрежа от инфраструктура за алтернативни горива в целия ЕС. Всички потребители на превозни средства с алтернативно гориво (включително плавателни съдове и самолети) трябва да могат да се движат спокойно през ЕС, което се осигурява от ключова инфраструктура като магистрали, пристанища и летища. Конкретните цели са: (i) осигуряване на минимална инфраструктура за подпомагане на необходимото усвояване на превозни средства с алтернативно гориво във всички видове транспорт и във всички държави -членки за постигане на целите на ЕС в областта на климата; ii) осигуряване на пълна оперативна съвместимост на инфраструктурата; и (iii) осигуряване на пълна информация за потребителя и подходящи възможности за плащане.

Постигането на целта на Европейската зелена сделка за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта и развитието на общ транспортен пазар в ЕС изискват пълна свързаност и безпроблемно потребителско изживяване по европейската транспортна мрежа за превозни средства, кораби и самолети с ниски и нулеви емисии. Това от своя страна изисква достатъчно количество и пълна оперативна съвместимост на трансграничната инфраструктура. Само обща европейска законодателна рамка може да постигне тези цели. Тази инициатива ще допринесе за последователно и последователно развитие и разпространение на автопаркове, инфраструктура за зареждане и зареждане с гориво и информация и услуги за потребители.

**1.2. Съгласуваност със съществуващите разпоредби на политиката в областта на политиката**

Тази инициатива е в съответствие с другите политически инициативи от пакета „Подходящ за 55“. Тази инициатива допълва по-специално: (и) правилата за определяне на СО 2 емисиите при работа стандарти за новите леки автомобили и нови леки търговски превозни средства и тежкотоварни превозни средства; и ii) законодателното предложение за определяне на нови стандарти за емисии на CO 2 за нови автомобили и нови леки търговски превозни средства след 2020 г., също част от пакета „Подходящ за 55“. Стандартите за емисии на CO 2 осигуряват силен тласък за внедряване на превозни средства с нулеви и ниски емисии, като по този начин също създават търсене на инфраструктура за алтернативни горива. Тази инициатива ще даде възможност за този преход, като гарантира, че е налице достатъчно обществено достъпна инфраструктура за зареждане и зареждане на горива за леки и тежкотоварни автомобилни превозни средства.

Тази инициатива също действа в силно взаимодействие с преразглеждането на Директивата за възобновяемата енергия, Регламента на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на равни условия за устойчив въздушен транспорт (инициатива RefuelEU Aviation) и предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт (инициатива FuelEU Maritime), които определят задължения относно предлагането и търсенето на възобновяеми и нисковъглеродни транспортни горива. Всеки от тези инструменти насърчава увеличаването на предлагането или търсенето на устойчиви алтернативни горива в един или повече видове транспорт.

По отношение на водния транспорт тази инициатива се основава на ясното изискване на Зелената европейска сделка да задължи акустиралите кораби да използват електричество от брега. Той напълно допълва морската инициатива на Fuel на ЕС, като гарантира, че в пристанищата е инсталирано достатъчно захранване от брега за снабдяване с електричество, докато пътнически кораби (включително ро-ро пътнически кораби, високоскоростни пътнически кораби и круизни кораби) и контейнерни кораби са на пристанището и задоволяване на търсенето на декарбонизирани газове (т.е. био-втечнен природен газ и синтетични газообразни горива (е-газ). За пътническите кораби различните категории кораби се различават по своите характеристики на потребление на енергия, докато са на пристанището, което води до различни инвестиционни нужди при Това трябва да се комбинира с различните експлоатационни характеристики на пристанищата, включително оформления и терминали. Поради тази причина се прави допълнително разграничение на пътническите кораби в сравнение с морската инициатива FuelEU, като се идентифицират две категории, тази на ро-ро пътническите кораби и високоскоростни пътнически кораби и тези на други пътнически кораби, по -специално круизни кораби. Заедно с морската инициатива FuelEU тя рудата допринася за преодоляването на настоящия проблем с „пилешко и яйце“, което означава, че много ниското търсене на корабните оператори да се свързват към електрическата мрежа, докато са на пристанището, направи по-малко привлекателно пристанищата да инвестират в електроенергия на къси страни. Ограниченото въвеждане на OPS за захранване на брега в пристанищата рискува да наруши равнопоставеността между пристанищата, по-специално за ранните инвеститори, тъй като корабите, които не са оборудвани с OPS, могат да изместят своя трафик. Ето защо е важно да се определят минимални изисквания за морските пристанища в цялата мрежа TEN-T.

Инициативата допълва и авиационната инициатива ReFuelEU. Той допълва стремежа на тази инициатива за устойчиви авиационни горива, които до голяма степен не изискват отделна инфраструктура за зареждане с гориво, с разпоредби за доставка на електроенергия за всички неподвижни самолети и по този начин подкрепя декарбонизацията на авиационния сектор.

Освен законодателното предложение, Комисията ще се заеме с необходимостта от допълнителни научноизследователски и иновационни дейности (НИРД), по-специално чрез съвместно програмираното партньорство с нулеви емисии по водно-транспортния транспорт, предложено от Технологичната платформа за борба с вода в рамките на Хоризонт Европа, съвместното предприятие Clan Sky 2 и съвместното предприятие „Чист водород“, което работи в синхрон с тези две транспортни партньорства.

Тази инициатива е в съответствие и с преразглеждането на Директивата за възобновяемата енергия. Той се стреми да гарантира, че липсата на инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво не пречи на цялостното нарастване на възобновяемите и нисковъглеродните горива в транспортния сектор, където те изискват отделна инфраструктура. На равнището на Съюза няма политически инструмент, еквивалентен на Директивата за разполагането на инфраструктура за алтернативни горива, който да гарантира разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане и зареждане с гориво във всички видове транспорт по подобен начин. Тази инициатива е тясно свързана и с предстоящото предложение за преразглеждане на Регламента относно насоките за трансевропейската транспортна мрежа. Планираното преразглеждане на посочения регламент ще надгражда и допълва инфраструктурата за алтернативни горива, вече разгърната чрез отделни проекти по коридорите на мрежата TEN-T. Чрез последователно кръстосано позоваване на разпоредбите на тази инициатива, преразглеждането на регламента ще осигури достатъчно покритие в основната и всеобхватната мрежа на TEN-T.

Като гарантира, че е създадена необходимата инфраструктура за превозни средства и кораби с нулеви и ниски емисии, тази инициатива ще допълни и набор от други политически инициативи в рамките на пакета „Подходящ за 55“, които стимулират търсенето на такива превозни средства, като определят ценови сигнали, които да включи климата и външните фактори на околната среда на изкопаемите горива; такива инициативи включват преразглеждане на Системата за търговия с емисии и преразглеждането на Директивата на ЕС за данъчно облагане с енергия.

**1.3. Съгласуваност с други политики на Съюза**

Тази инициатива трябва да работи в синхрон с Директивата за енергийните характеристики на сградите (EPBD), който разглежда частната инфраструктура за презареждане, като определя изисквания за въвеждане на инфраструктура за презареждане в сгради. Връзката между публичната и частната инфраструктура за презареждане е подробно разгледана в оценката на въздействието, подкрепяща тази политическа инициатива.

Като гарантира, че е създадена необходимата инфраструктура за превозни средства и плавателни съдове с нулеви и ниски емисии, тази инициатива ще допълни и политическите усилия за пътни такси, които също имат за цел да стимулират търсенето на такива превозни средства. Целта тук е по -доброто включване на климата и външните фактори на околната среда на изкопаемите горива, както е предвидено от Директивата за евровинетката, в момента също се преразглежда.

Друг политически инструмент, насочен към ускоряване на разполагането на превозни средства с ниски и нулеви емисии, е Директивата за чистите превозни средства. По-широката наличност на инфраструктура и по-бързото разпространение на превозни средства с нулеви и ниски емисии косвено ще улеснят внедряването на чисти превозни средства в обществения парк. Публичните автопаркове (особено автобусните паркове) обикновено разчитат на собствените си пунктове за зареждане и зареждане, а не на обществено достъпна инфраструктура. Взаимодействието с директивата се осъществява главно чрез стандартизация, за да се осигури оперативна съвместимост.

Разполагането на повече водородни и акумулаторни електрически превозни средства във флота на ЕС също е важна част от водородната стратегия на Комисията и стратегия за интегриране на интелигентна енергийна система; недостатъчната наличност на съответната инфраструктура за превозни средства би рискувала да застраши тези амбиции.

Като улеснява внедряването на нарастващ брой превозни средства с нулеви и ниски емисии, тази инициатива също допринася за амбицията за нулево замърсяване в Европейската зелена сделка, допълвайки Евро 6 (за автомобили и микробуси) и Евро VI (за автобуси и камиони) стандарти за емисии на замърсители, които определят граници на емисиите за всички превозни средства.

И накрая, тази инициатива работи съвместно с Директивата за интелигентните транспортни системи, за които Комисията възнамерява да представи предложение за преглед по-късно тази година, и нейните делегирани актове, по-специално Делегирания регламент относно услугите за информация за трафика в реално време в целия Съюз. Бързо развиващата се среда за данни за алтернативни горива изисква тази инициатива да определи съответните типове данни, които да бъдат предоставени, в синхрон с общата рамка, установена в Директивата за интелигентните транспортни системи.

Хоризонт Европа е ключовата програма на ЕС за финансиране на научни изследвания и иновации. Той се занимава с изменението на климата, спомага за постигането на целите на ООН за устойчиво развитие и повишава конкурентоспособността и растежа на ЕС. Клъстер 5: Климат, енергия и мобилност има за цел да се бори с изменението на климата, като направи секторите на енергетиката и транспорта по-щадящи климата и околната среда, по-ефективни и конкурентоспособни, по-интелигентни, по-безопасни и по-устойчиви. Европейските изследвания и иновации могат да стимулират, ориентират и ускорят трансформиращата програма на Зелената сделка, като определят посоката, тестват и демонстрират решения, преодоляват компромиси и гарантират, че политиката е последователна, иновационна и основана на доказателства. Партньорствата за автомобилен транспорт с нулеви емисии (2Zero), за свързана, кооперативна и автоматизирана мобилност (CCAM), за европейската верига за създаване на стойност на промишлените батерии (Batt4EU), за чист водород, за преход на чиста енергия и за привеждане на градските преходи към устойчив Бъдещето ще играе ключова роля за осигуряването на неутрална за климата и екологична мобилност. Мисията на Хоризонт Европа за неутрални по отношение на климата и интелигентни градове има за цел да подкрепи, популяризира и демонстрира 100 европейски града в тяхната системна трансформация към неутралност на климата до 2030 г.

Политиката на сближаване ще играе централна роля в подпомагането на всички региони в прехода им към по -зелена, неутрална по отношение на климата Европа. Европейският фонд за регионално развитие и Кохезионният фонд са на разположение за подпомагане на инвестициите в иновации и внедряване, по -специално в по -слабо развитите държави -членки и региони. Политиката на сближаване ще предлага подкрепа за устойчива, интелигентна и устойчива транспортна система, обхващаща всички видове транспорт и всички нива на транспортната система в съответствие със специфичните изисквания и приоритети, определени в националните и регионалните програми.

**2. ПРАВНА ОСНОВА, субсидиарност и пропорционалност**

**2.1. Правно основание**

За да се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар, Договорът за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) установява прерогатива на Съюза да определя разпоредби за общата транспортна политика, дял VI (членове 90-91) и за транс- Европейски мрежи, дял XVI (членове 170-171). Имайки предвид тази правна рамка, действията на Съюза позволяват по -добра координация за равномерното и широко разпространение на инфраструктурата за алтернативни горива, вместо да се разчита само на държавите -членки. Това улеснява пътуването в Съюза с превозни средства с алтернативно гориво както за лични потребители, така и за предприятия. Той също така помага да се предотврати липсата или неравномерното внедряване на инфраструктура за алтернативни горива да се превърне в потенциална бариера за завършване на вътрешния пазар и да обезсърчи производството на автомобили с нулеви и ниски емисии в автомобилната индустрия.

Постигането на целите за намаляване на емисиите в транспорта на Европейската зелена сделка (потвърдено от стратегията за устойчива и интелигентна мобилност) изисква значително увеличение на превозни средства и кораби с нулеви и ниски емисии. Това няма да стане без внедряването на съгласувана и цялостна мрежа от напълно оперативно съвместима инфраструктура за алтернативни горива, която да дава възможност за пътуване в Съюза с превозно средство с алтернативно гориво. Както бе отбелязано при приемането на настоящата директива, такава мрежа не може да бъде адекватно развита от държавите -членки поотделно; вместо това е необходима намеса на Съюза .

**2.2. Субсидиарност (за неизключителна компетентност)**

Добавената стойност на Съюза от тази намеса по отношение на ефективност, ефикасност и взаимодействие е подчертана в оценката на настоящата директива, във връзка с оценката на националните доклади за изпълнение, представени от държавите -членки. Оценката показа, че разработването на обща рамка на ЕС до известна степен е помогнало да се избегне фрагментацията. Такава рамка подпомага развитието на националните политики за развитие на инфраструктурата за алтернативни горива във всички държави -членки и подкрепя създаването на по -равнопоставени условия в индустрията. Насърчавайки оперативната съвместимост, съответните технически стандарти и определянето на цели на сходни срокове, действията на равнището на Съюза осигуряват известни икономии на разходи и по-добра стойност за парите, като улесняват икономиите от мащаба, избягват дублирането на усилия и ресурси и осигуряват финансиране за инвестиции в инфраструктура. Изпълнението на директивата (и нейните поддържащи дейности) улесни сътрудничеството и обмена на информация относно алтернативните горива между съответната индустрия и обществените участници. Без директивата такова сътрудничество вероятно няма да съществува.

Без намесата на Съюза е много малко вероятно във всички държави -членки да се развие съгласувана и пълна мрежа от напълно оперативно съвместима инфраструктура за алтернативни горива, като по този начин се гарантира, че е възможно да се пътува през Съюза с превозно средство с алтернативно гориво. Това от своя страна е предпоставка за навлизането на такива превозни средства в целия Съюз, което е жизненоважно за ЕС да изпълни своите амбиции за увеличаване на климата до 2030 г.

**2.3. Пропорционалност**

В съответствие с принципа на пропорционалност, това предложение не надхвърля необходимото за постигане на поставените цели. Счита се, че всички мерки са пропорционални по отношение на тяхното въздействие, както е показано в оценката на въздействието, придружаваща тази инициатива. Предложената намеса поставя по -обвързващи изисквания към държавите -членки, за да се гарантира възприемането на достатъчна обществено достъпна инфраструктура за презареждане и зареждане с горива на превозни средства с алтернативни горива в Съюза. Това е необходимо, за ЕС, за да достави на повишената амбицията на климата и енергетиката за 2030 г. и постигане на общата цел за достигане на неутралност на климата до 2050 г., като тази цел е отразено в, между другото, на CO 2 стандартите за леки и лекотоварни автомобили и кръст - граница свързаност за такива превозни средства в ядрото на TEN-T и цялостната мрежа.

Опитът от прилагането на настоящата директива показва необходимостта от тази преразгледана намеса. Прилагането на настоящата директива води до неравномерно разгръщане на инфраструктурата в държавите -членки, без да се добавя към гъстата, широко необходима мрежа от инфраструктура за алтернативни горива, която е необходима. Това е напълно демонстрирано в доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на Директива 2014/94/ЕС относно разполагането на инфраструктура за алтернативни горива и в оценката на въздействието, подкрепяща настоящата инициатива. Видът и обхватът на проблема е подобен в държавите-членки и има доказателства за необходимостта и добавената стойност за осигуряване на кръст - граница свързаност за алтернативни горива превозни средства в Съюза, което надлежно оправдава съюз действие.

Тази инициатива създава стабилна и прозрачна политическа рамка, която да спомогне за създаването на отворени и конкурентни пазари, като по този начин стимулира инвестициите в зареждане и зареждане на инфраструктура за всички видове транспорт. Той установява общ минимум, върху който пазарите могат да изграждат и да започнат да доставят допълнителна инфраструктура в отговор на търсенето на превозни средства от пазарите, въз основа на ясен и прозрачен целеви механизъм, който се прилага в целия Съюз.

 **2.4. Избор на инструмент**

Докато оценката на въздействието доведе до директива като предпочитан вариант на политика, Комисията направи избора да предложи регламент. Изборът на регламент осигурява бързо и съгласувано развитие към гъста, широко разпространена мрежа от напълно оперативно съвместима инфраструктура за презареждане във всички държави-членки. Решението е особено оправдано с оглед на необходимостта от бързо и последователно изпълнение на националните минимални цели за разполагане на флота, определени на равнище държави-членки, и задължителните цели, базирани на разстояние по мрежата TEN-T, тъй като първите предложени цели ще трябва ще бъде достигнато до 2025 г. С този период от време изграждането на достатъчно гъста, широко разпространена мрежа от инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво за превозни средства с нулеви и ниски емисии в целия Съюз със същото темпо и при същите условия сега е от голямо значение за подкрепа на крайно необходимото ускорено навлизане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии. Това изисква още в годините преди 2025 г. проектирането и разработването на планове и мерки на държавите -членки за постигане на целите. Нов регламент си поставя конкретни задължителен и пряко приложим задължения за държавите-членки на национално равнище, и в целия ЕС последователно и своевременно прилагане и изпълнение по същото време. Той избягва риска от забавяния и несъответствия в националните процеси на транспониране, като по този начин също така създава ясни условия за равнопоставеност на пазарите, което ще помогне за разгръщането на инфраструктурата за зареждане и зареждане с гориво в целия Съюз. Регламентът ще установи по -стабилен механизъм за управление, който проследява напредъка на държавите -членки в постигането на целите и който позволява на държавите -членки да определят правилните стимули, така че конкурентоспособните пазари за зареждане да се развиват. Ясните срокове за проектиране и развитие на националните рамки на политиките на държавите -членки за постигане на целите, стабилни механизми за мониторинг и докладване, както и разпоредби за коригиращи мерки от държавите -членки могат да позволят ефективно цялостно наблюдение и ръководство на усилията в държавите -членки за постигане на цели. Тази инициатива гарантира такъв подход.

**3. РЕЗУЛТАТИ НА последваща оценки, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ и оценки на въздействието**

**3.1. *Последващи* оценки/проверки на годността на съществуващото законодателство**

Едно *последващо* оценяване на „REFIT“ показа, че директивата е подпомогнала разработването на политики и мерки за въвеждане на инфраструктура за алтернативни горива в държавите -членки, по -специално чрез изискването за разработване на национални рамки на политиката (NPF).

При оценката обаче бяха посочени и недостатъци в настоящата рамка на политиката. Освен това ключовата цел на директивата, а именно да се осигури съгласувано развитие на пазара в ЕС, не е постигната. Недостатъци възникнат в частност в най следните три области: (I) и липсата на цялостна мрежа от инфраструктура, която позволява пътуване безпроблемно в целия ЕС; ii) необходимостта от допълнителни общи технически спецификации за гарантиране на оперативна съвместимост в светлината на нововъзникващите технологии; и (iii) липсата на пълна информация за потребителите, единни и лесни за използване методи на плащане и пълна прозрачност на цените в целия Съюз.

Оценката заключава, че 6 години след приемането на директивата, общият европейски пазар на инфраструктура за алтернативни горива все още е в доста ранна фаза на развитие, въпреки че пазарите узряват в някои части на ЕС. Като се има предвид общата значимост на осигуряването на достатъчна инфраструктура за подпомагане на необходимото усвояване на превозни средства и плавателни съдове в светлината на засилените климатични амбиции за 2030 г., оценката на директивата препоръча да се запази законодателството, но да се преразгледа .

**3.2. заинтересованите страни консултации**

Като част от оценката на въздействието, заинтересованите страни бяха консултирани в различни формати.

Публична консултация относно началната оценка на въздействието за тази инициатива, която се провежда от 6 април до 4 май 2020 г. Комисията получи 86 отговора, предимно (61) от компании и бизнес асоциации. НПО и гражданите също отговориха , както и една мрежа от градове.

Отворена обществена консултация, организирана от Комисията, която ще продължи от 6 април 2020 г. до 29 юни 2020 г. Консултацията покани всички членове на обществеността и организациите да предоставят информация както за оценката, така и за оценката на въздействието. Общо, бяха получени 324 отговора.

Целеви интервюта и проучвания на заинтересовани страни между октомври 2020 г. и януари 2021 г .: Комисията проведе проучвателни интервюта с представители на ключови заинтересовани страни на ниво ЕС, по-специално за подпомагане и усъвършенстване на общото определение на проблема и възможните варианти на политика. Бяха проведени допълнителни интервюта и беше разпространено онлайн проучване между съответните заинтересовани страни, представляващи публични органи и други публични органи (национални, регионални и местни власти, органи на ЕС), представители на индустрията (включително съответните асоциации) и членове на гражданското общество (неправителствени организации, потребителски групи ).

Целенасочена консултация със заинтересованите страни, организирана от консултанта, отговарящ за изследването на външната подкрепа за оценката на въздействието, която ще продължи от декември 2020 г. до февруари 2021 г. Консултацията включва целеви проучвания сред ключови заинтересовани страни и целенасочени интервюта и искания за данни за попълване на конкретни заявки за информация, по -специално да подпомогне разработването на методология за определяне на достатъчно разгръщане на инфраструктурата и да подкрепи оценката на въздействието на възможните мерки на политиката .

**3.3. Събиране и използване на експертни мнения**

При подготовката на тази инициатива Комисията използва констатациите от *последващата* оценка на директивата. Заинтересованите страни предоставиха много информация в консултативните дейности, допълнена от информация, която предоставиха на Комисията на ad hoc основа. Оценката на въздействието разчита в значителна степен на придружаващо проучване за външна подкрепа, проведено от консултант. Комисията също така използва широки консултации с Форума за устойчив транспорт, експертната група на Комисията по алтернативни горива. Консултацията с Форума за устойчив транспорт продължи от октомври 2018 г. до ноември 2019 г., като се съсредоточи върху проблемите и бъдещите политически нужди в областта на инфраструктурата за алтернативни горива. Като цяло източниците, използвани за изготвяне на доклада за оценка на въздействието, бяха многобройни, до голяма степен изчерпателни и представителни за различните групи заинтересовани страни .

**3.4. Оценка на въздействието**

Съветът за регулаторен контрол получи проектната версия на доклада за оценка на въздействието на 7 април 2021 г. и издаде положително становище на 7 май 2021 г. Съветът счита, че докладът може да бъде допълнително подобрен чрез: а) по -добро описание на разликата между вариантите и как се свързват с идентифицираните проблеми; и (б) нюансиране на доклада за изясняване дали очакваното въздействие произтича от тази конкретна инициатива или от други политики, или от комбинация от двете “.

Окончателният доклад за оценка на въздействието включва изчерпателно описание и оценка на добавената стойност на инициативата и нейните връзки с други политически инициативи. Те могат да бъдат намерени в раздели 1.3, 3.3 и 8.1 от доклада за оценка. Подробно описание на вариантите на политиката е включено в раздел 5, докато цялостен анализ на въздействието на всички варианти е представен в раздел 6. Анализираните варианти на политика могат да бъдат обобщени, както следва:

- *Вариант на политика 1:* **съществени промени в директивата** . Националното определяне на целите и докладването в рамките на националната политическа рамка ще останат важен стълб, укрепен със задължителни цели, базирани на автопарка, за електрически пунктове за презареждане на лекотоварни превозни средства (LDV). За тежкотоварни превозни средства (HDV) ще бъдат въведени задължителни цели, базирани на разстояние, по мрежата TEN-T за електрически пунктове за презареждане и пунктове за зареждане с водород, включително ограничени разпоредби за зареждане с водород в градските възли. Ще бъдат въведени задължителни цели и за стационарни въздухоплавателни средства и доставка на брегова електроенергия в морски и вътрешни пристанища. Освен това ще бъдат разгледани някои качествени аспекти на инфраструктурата, за да се подобри оперативната съвместимост и информацията за потребителите .

- *Вариант на политика 2:* **по -съществени промени в директивата, отколкото във вариант 1** . В допълнение към задължителните цели, базирани на автопарка, за електрически пунктове за презареждане на LDV, ще бъдат определени цели, базирани на разстояние, за цялата инфраструктура на пътни превозни средства за мрежата TEN-T, включително за градските възли за инфраструктура за тежкотоварни превозни средства. Тази опция би включвала и по-подробни разпоредби за пристанищата и летищата в мрежата TEN-T и по-голяма хармонизация относно възможностите за плащане, физическите и комуникационните стандарти и правата на потребителите по време на таксуване. Това би укрепило разпоредбите относно прозрачността на цените и друга информация за потребителите, включително физическо обозначаване на инфраструктурата за презареждане и зареждане с гориво.

- *Вариант 3 на политиката:* **промяна на директивата в регламент** (като по този начин се стига най -далеч по отношение на обвързващите правни инструменти). В допълнение към задължителните стада, и въз основа на разстоянието цели във вариант 2, този вариант ще се добавят допълнителни местоположение - цели въз основа на електрическите LDVs и добавяне на нови цели за тежкотоварни автомобили. Опцията също би добавила значителни амбиции за пристанищната инфраструктура и би направила задължителното терминално плащане при нови бързи зарядни устройства единствената възможност за плащане.

Тъй като постига най -добрия баланс между постигнатите цели и разходите за изпълнение, вариант 2 беше определен като най -добрият вариант на политика. Вариант 2 на политиката обаче се поддава и на регламент, с ускорено въздействие върху прилагането на разпоредбите в този случай. Оценката на въздействието включва подробно описание на регулаторните мерки, включени в различните опции на политиката.

**3.5. Нормативна годност и опростяване**

Необходими са много по-големи политически амбиции за осигуряване на достатъчна и напълно съвместима инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво, за да се подкрепи необходимото навлизане на пазара на превозни средства с нулеви и ниски емисии, в съответствие с общите политически амбиции на пакета „Подходящ за 55“ и свързаните с него политически инициативи. Нормативната годност се постига чрез определяне на необходимите минимални изисквания за публичните органи и участниците на пазара. Свързаните с тях по-високи разходи за публичните органи за подпомагане на разгръщането на инфраструктурата, особено в части от транспортната мрежа, където търсенето е ниско, трябва да се разглеждат на фона на значително повишено търсене на потребители и мащабни възможности за растеж на пазара. Преразглеждането на политиките в рамките на пакета от политики „Подходящ за 55“ ще даде възможност за навлизане на пазара на превозни средства с нулеви емисии и обслужване на кораби, оборудвани с електроснабдяване от брега. Оценката на въздействието предоставя подробен анализ на разходите и ползите, включително обобщение в приложение 3.

Въпреки че прегледът увеличава общите амбиции на политиката, той включва и някои важни аспекти на опростяването. Това опростяване засяга предимно операторите на таксуващи точки и доставчиците на услуги за мобилност. Определянето на ясни и общи минимални изисквания ще опрости техните бизнес операции, тъй като те ще се сблъскат с подобни минимални изисквания във всички държави -членки. Такива изисквания ще опростят използването на инфраструктурата от частни и корпоративни потребители (които в момента са изправени пред множество подходи за използване) и ще позволят по -добри иновации в бизнес услугите. Ще се повиши доверието на потребителите в стабилността на общоевропейска мрежа от инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво, което ще подпомогне общата рентабилност на пунктовете за презареждане и зареждане с гориво и ще поддържа стабилен бизнес случай. Всички участници на пазара и групи потребители ще се възползват от по -ниските разходи за информация, а в случай на участници на пазара - от по -ниски разходи за спазване на законовите изисквания в средносрочен план, тъй като изискванията за предоставяне на инфраструктура съгласно Регламента ще бъдат по -добре хармонизирани. Публичните органи също могат да се възползват от съгласувана рамка в целия ЕС, която ще опрости координацията с участниците от публичния и частния пазар.

Оценката на въздействието не идентифицира нито една област, в която планираните разпоредби на тази инициатива биха създали значителни и непропорционални разходи за МСП в сравнение с всички предприятия. Тази инициатива създава дългосрочна пазарна сигурност за инвестиции в инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво и поставя основите за развитието на екосистема с отворени данни, която предприятията могат да използват за разработване на нови пазарни услуги, които ще бъдат от полза за иновативните МСП. Инициативата има цялостно положително въздействие върху конкурентоспособността на предприятията, които инсталират и експлоатират инфраструктура за зареждане и зареждане с гориво, както и върху конкурентоспособността на самия автомобилен сектор. Това е така, защото осигуряването на достатъчна инфраструктура, има въздействие върху развитието на пазара на нулеви емисии превозни средства, които е един ключов аспект на автомобилния сектор в бъдеще конкурентоспособността, както е обяснено по-подробно в оценката на въздействието в основата на предложението за преразглеждане на CO 2 стандарти за леки и лекотоварни автомобили.

**3.6. Основни права**

Предложението няма въздействие върху основните права.

**4. БЮДЖЕТНИ ОТРАЖЕНИЯ**

Предложението няма въздействие върху бюджета на Европейския съюз.

**5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ**

**5.1. Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Изпълнението на ревизирания регламент ще бъде наблюдавано с помощта на индикатори за физическото разпространение на инфраструктурата за презареждане и зареждане с гориво в ЕС. За проследяване на внедряването ще се използват добре установени инструменти за мониторинг.

Държавите -членки ще трябва да приемат преразгледана рамка на националната политика, за да развият пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и да разгърнат съответната инфраструктура в съответствие с предложените засилени разпоредби. Това ще позволи на държавите -членки да докладват на Комисията за изпълнението по последователен и последователен начин. Предоставянето на данни за националните и общите точки за достъп на държавите -членки ще следва общоприетите стандарти за качество на данните. Освен това Европейската обсерватория за алтернативни горива ще бъде модернизирана и ще продължи да събира и често актуализира усвояването на превозни средства и разполагането на инфраструктура във всички държави-членки. Комисията също така ще продължи да работи съвместно със своята експертна група, Форума за устойчив транспорт (и специални подгрупи), за да следи развитието на пазара и да идентифицира свързаните с това политически нужди.

Пълният преглед на регламента е насрочен за края на 2026 г., за да се идентифицират всички възможни недостатъци и да се идентифицират бъдещите нужди от законодателни действия в областта на нововъзникващите технологии. За преглед на оперативните цели, показатели и източници на данни вижте приложение 9 към работния документ на персонала относно оценката на въздействието, придружаваща настоящата инициатива.

**5.2. Подробно обяснение на специфичните разпоредби на предложението**

Това предложение създава нов регламент, който отменя настоящата Директива 2014/94/ЕС относно разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива. Структурата на новия регламент е следната:

- Член 1 определя предмета на регламента, като прави конкретни, но не съществени промени в предмета на настоящата директива.

- Член 2 определя списък с дефиниции, като се основава на списъка с определения на настоящата директива и разширява тези, когато е необходимо и при необходимост с оглед на общите промени в обхвата и разпоредбите на новия регламент.

- Членове 3-12 съдържат разпоредби за внедряването на някои презареждане и инфраструктура за зареждане на светлина и тежкотоварни пътни превозни средства, кораби и самолети.

- членове 3 и 4 съдържат разпоредби за държавите-членки, за да се гарантира минимално покритие на публично достъпни презареждане, посветени на светлина и тежкотоварни пътни превозни средства на тяхна територия, включително и на ядрото на TEN-T и широкообхватната мрежа.

- Член 5 предвижда допълнителни разпоредби за гарантиране на достъпността на инфраструктура за презареждане. Това включва разпоредби относно опциите за плащане, прозрачността на цените и информацията за потребителите, недискриминационните практики, интелигентното презареждане и правилата за указания за доставка на електроенергия до пунктове за презареждане.

- Член 6, съдържа разпоредби за държавите-членки, за да се гарантира минимално покритие на публично достъпни точки за зареждане с гориво за водород, предназначени за тежка и лекотоварните превозни средства на ядрото на TEN-T и широкообхватната мрежа.

- член 7 предвижда допълнителни разпоредби за гарантиране на достъпността на инфраструктура за зареждане с водород, включително чрез минимални изисквания по отношение на възможностите за плащане, прозрачност на цените и договорните избор.

- Член 8 съдържа разпоредби за държавите-членки да гарантират, до 1 януари 2025 г. минималната покритие на публично достъпни точки за зареждане с гориво за втечнен природен газ, посветена на тежкотоварни превозни средства на основата на TEN-T и широкообхватната мрежа.

- членове 9 и 10, посочени разпоредби за държавите-членки да гарантират, монтаж на наземно електроснабдяване минимум за някои морски кораби в морските пристанища и за плавателни съдове по вътрешни водни пътища. Членовете също така определят допълнително критериите за освобождаване на определени пристанища и определят изисквания за осигуряване на минимално захранване от брега.

- Член 11 изисква държавите-членки да гарантират, подходящ брой точки за бензиностанции за втечнен природен газ в пристанищата морските TEN-T и за определяне на съответните пристанища чрез техните национални политически рамки.

- Член 12 се отнася до минималните разпоредби за снабдяване с електрическа енергия на всички стационарни самолет в основната TEN-T и всеобхватни мрежови летища.

- Член 13 преформулира разпоредбите за националните рамки на политиката на държавите -членки. Той предвижда итеративен процес между държавите -членки и Комисията за разработване на сбито планиране за разполагане на инфраструктура и за постигане на целите, определени в регламента. Той включва и нови разпоредби относно формулирането на стратегия за внедряване на алтернативни горива в други видове транспорт, заедно с ключови секторни и регионални/местни заинтересовани страни. Това би било приложимо, когато регламентът не определя задължителни изисквания, но когато възникващите нужди от политика, свързани с развитието на технологиите за алтернативни горива, трябва да бъдат взети под внимание.

- Членове 14, 15 и 16 определят подхода на управление. Това включва задължения за докладване, съответстващи на разпоредбите за държавите -членки относно националните рамки на политиката и националните доклади за напредъка в интерактивен процес с Комисията. Той също така поставя изисквания Комисията да докладва за националните рамки на политиките на държавите -членки и докладите за напредъка.

- Член 17 обхваща изискванията за информация за потребителите под формата на етикети за гориво и изисквания за информация за сравняване на цените на горивата.

- Член 18 установява изисквания за предоставяне на данни за операторите или собствениците на обществено достъпни пунктове за зареждане или зареждане с гориво относно наличието и достъпността на определени статични и динамични типове данни, включително създаването на организация за регистрация за идентификация (IDRO) за издаване на идентификационни кодове. Този член също оправомощава Комисията да приема допълнителни делегирани актове за уточняване на допълнителни елементи, ако е необходимо.

- Член 19 определя разпоредби за общи технически спецификации, допълвайки съществуващите общи технически спецификации с набор от нови области, за които Комисията ще има право да приема нови делегирани актове. При необходимост те ще се основават на стандарти, разработени от европейските организации по стандартизация (ESO).

- Член 20 се отнася до използването на делегации по отношение на разпоредбите относно предоставянето на данни и общите технически спецификации.

- Член 21 се отнася до продължаването на процедурата на комитета съгласно новия регламент.

- Членове 22, 23 и 24 определят условията за преразглеждане и влизане в сила на настоящия регламент .

Предложението включва приложения:

- Приложение I включва подробни разпоредби относно националното докладване от държавите -членки, гарантиращи последователно и сравнимо докладване в подкрепа на прилагането на настоящия регламент.

- Приложение II се отнася до изброяването на области, където общите технически спецификации съгласно настоящия регламент се прилагат за вътрешния пазар или ще трябва да бъдат приети съгласно настоящия регламент посредством делегирани актове в области, където развитието на новите технологии изисква определянето на общи технически спецификации.

- Приложение III уточнява изискванията към държавите -членки, които ще категоризират своите отчети относно разполагането на електрически превозни средства и инфраструктурата за презареждане .

- Приложение IV съдържа таблицата на съответствието .

2021/0223 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ​​ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

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

(Текст от значение)

ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

Като взе предвид предложението на Европейската комисия,

След предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

Като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет,

Като взе предвид становището на Комитета на регионите,

Действайки в съответствие с обикновената законодателна процедура,

Като има предвид:

(1) Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета  определи рамка за разполагане на инфраструктура за алтернативни горива. Съобщение на Комисията относно прилагането на посочената директива посочва неравномерното развитие на инфраструктурата за презареждане и зареждане с гориво в целия Съюз и липсата на оперативна съвместимост и удобство за потребителите. Той отбелязва, че липсата на ясна обща методология за определяне на цели и приемане на мерки съгласно националните рамки на политиката, изисквани от Директива 2014/94/ЕС, доведе до ситуация, при която нивото на амбиция при определянето на целите и поддържащите политики варира значително в различните държави -членки .

(2) Различни инструменти от правото на Съюза вече определят цели за възобновяеми горива. Директива 2018/2001/ЕС на Европейския парламент и на Съвета  например определи целта за пазарен дял от 14 % от възобновяемите енергийни източници в транспортните горива .

(3) Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета вече са установили стандарти за емисии на CO 2 за нови леки автомобили и за нови леки търговски превозни средства, както и за някои тежкотоварни превозни средства. Тези инструменти следва да ускорят усвояването, по-специално на превозни средства с нулеви емисии, и по този начин да създадат търсене на инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво.

(4) Инициативите за авиацията на ReFuelEU  и FuelEU морски следва да стимулира производството и усвояването на устойчиви алтернативни горива в авиацията и морския транспорт. Докато изискванията за използване на гориво за устойчивите авиационни горива могат до голяма степен да разчитат на съществуващата инфраструктура за зареждане с гориво, са необходими инвестиции за електроснабдяването на неподвижни самолети. Морската инициатива FuelEU поставя изисквания по-специално за използването на брегова енергия, която може да бъде изпълнена само ако в пристанищата TEN-T е разгърнато адекватно ниво на захранване на сушата. Тези инициативи обаче не съдържат никакви разпоредби относно необходимата горивна инфраструктура, които са предпоставка за постигане на целите.

(5) Следователно всички видове транспорт трябва да бъдат разглеждани в един инструмент, който следва да отчита разнообразие от алтернативни горива. Използването на технологии за задвижване с нулеви емисии е на различни етапи на зрялост в различните видове транспорт. По-специално, в пътния сектор се осъществява бързо навлизане на електрически батерии и хибридни превозни средства с включване. На пазара се предлагат и пътни превозни средства с водородни горивни клетки. В допълнение, по-малки водородни и акумулаторни електрически съдове и влакове с горивни клетки с водородни горива в момента се използват в различни проекти и в първите търговски операции, като пълното търговско разгръщане се очаква през следващите години. Обратно, авиационният и водният сектор продължават да зависят от течни и газообразни горива, тъй като се очаква решенията за задвижване с нулеви и ниски емисии да се появят на пазара едва около 2030 г. и по-специално за авиационния сектор дори по-късно, с пълна комерсиализация време е. Използването на изкопаеми газообразни или течни горива е възможно само ако е ясно включено в ясен път на декарбонизация, който е в съответствие с дългосрочната цел за неутралност на климата в Съюза, изискваща засилено смесване или заместване с възобновяеми горива като био -метан, усъвършенствани биогорива или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газообразни и течни горива.

(6) Такива биогорива и синтетични горива, заместващи дизелово, бензиново и реактивно гориво, могат да се произвеждат от различни суровини и могат да се смесват с изкопаеми горива при много високи съотношения на смесване. Те могат да бъдат технически използвани с настоящата технология на автомобила с малки адаптации. Възобновяемият метанол може да се използва и за вътрешно корабоплаване и корабоплаване в къси разстояния. Синтетичните и парафиновите горива имат потенциал да намалят използването на източници на изкопаеми горива в енергийните доставки за транспорта. Всички тези горива могат да се разпределят, съхраняват и използват със съществуващата инфраструктура или където е необходимо с инфраструктура от същия вид.

(7) Втечнения природен газ може да продължи да играе роля в морския транспорт, където понастоящем няма налична икономически жизнеспособна технология за задвижване с нулеви емисии. Съобщението относно стратегията за интелигентна и устойчива мобилност посочва, че морските кораби с нулеви емисии стават готови за пазара до 2030 г. Преобразуването на флота трябва да се извършва постепенно поради дългия живот на корабите. За разлика от морския транспорт, за вътрешни водни пътища, с нормално по-малки плавателни съдове и по-къси разстояния, технологиите за задвижване с нулеви емисии, като водород и електричество, трябва да навлязат на пазарите по-бързо. Очаква се втечненият природен газ вече да не играе значителна роля в този сектор. Транспортните горива като втечнен природен газ трябва все повече да се декарбонизират чрез смесване/заместване с втечнен биометан (био-втечнен природен газ) или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газообразни е-горива (е-газ) например. Тези декарбонизирани горива могат да се използват в същата инфраструктура като газообразни изкопаеми горива, като по този начин се позволява постепенно преминаване към декарбонизирани горива.

(8) В сектора на тежкотоварния автомобилен транспорт камионите с втечнен природен газ са напълно зрели. От една страна, общите сценарии, подкрепящи Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност и Целевия план за климата, както и преработените сценарии за моделиране „Подходящ за 55“ предполагат известна ограничена роля на газообразните горива, които все повече ще се декарбонизират в тежкотоварния автомобилен транспорт особено в сегмента на дълги разстояния. Освен това превозните средства с пропан -бутан и CNG, за които вече съществува достатъчна инфраструктурна мрежа в целия Съюз, се очаква постепенно да бъдат заменени с задвижващи механизми с нулеви емисии и поради това се счита за необходима само ограничена целенасочена политика за разгръщане на инфраструктура за втечнен природен газ, която може еднакво да доставя декарбонизирани горива пропуски в основните мрежи.

(9) Разполагането на обществено достъпна инфраструктура за презареждане на лекотоварни електрически превозни средства е неравномерно в целия Съюз. Продължаващото неравномерно разпределение би застрашило приемането на такива превозни средства, ограничавайки свързаността в целия Съюз. Продължаващото разминаване в политическите амбиции и подходи на национално ниво няма да създаде дългосрочна сигурност, необходима за съществени пазарни инвестиции. Следователно задължителните минимални цели за държавите -членки на национално равнище следва да предоставят политически ориентации и да допълват националните рамки на политиката. Този подход следва да комбинира национални цели, базирани на флота, с цели, базирани на разстояние за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Националните цели, базирани на автопарка, следва да гарантират, че усвояването на превозни средства във всяка държава -членка е съчетано с разполагането на достатъчно обществено достъпна инфраструктура за презареждане. Целите, базирани на разстояние за мрежата TEN-T, следва да гарантират пълно покритие на електрическите пунктове за презареждане по основните пътни мрежи на Съюза и по този начин да гарантират лесно и безпроблемно пътуване в целия Съюз.

(10) Националните цели, базирани на автопарка, следва да се определят въз основа на общия брой регистрирани електрически превозни средства в тази държава -членка, следвайки обща методология, която отчита технологичното развитие като увеличения обхват на движение на електрически превозни средства или нарастващото навлизане на пазара на бързи -точки за зареждане, които могат да презареждат по -голям брой превозни средства на точка за презареждане, отколкото при нормална точка за презареждане. Методологията също трябва да се вземат предвид различните модели за презареждане на електрически акумулатор и щепсел - в хибридни превозни средства. Методология, която нормира националните цели, базирани на флота, за общата максимална мощност на публично достъпната инфраструктура за презареждане, трябва да позволи гъвкавост при прилагането на различни технологии за презареждане в държавите -членки.

(11) Изпълнението в държавите -членки следва да гарантира, че е инсталиран достатъчен брой обществено достъпни пунктове за презареждане, по -специално в гарите за обществен транспорт, като пристанищни пътнически терминали, летища или гари. Достатъчен брой обществено достъпни пунктове за бързо презареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства, също трябва да бъдат разгърнати, за да се повиши удобството на потребителите, по-специално в цялата мрежа TEN-T, за да се осигури пълна трансгранична свързаност и да се позволи на електрическите превозни средства да се движат в целия Съюз.

(12) Собствениците на електрически превозни средства следва да използват до голяма степен пунктове за зареждане в собствените си помещения или на колективни паркинги в жилищни и нежилищни сгради. Докато разполагането на канализационна инфраструктура и пунктове за презареждане в тези сгради се регулира чрез Директива 2010/31/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, държавите -членки следва да вземат предвид наличието на такава частна инфраструктура, когато планират разполагането на обществено достъпни пунктове за зареждане.

(13) Електрическите тежкотоварни превозни средства се нуждаят от значително различна инфраструктура за презареждане от леките превозни средства. Обществено достъпна инфраструктура за електрически тежкотоварни превозни средства обаче понастоящем почти никъде не се предлага в Съюза. Комбинираният подход на цели, базирани на разстояние, по мрежата TEN-T, цели за инфраструктура за презареждане за една нощ и цели в градските възли следва да гарантира, че в целия Съюз е създадено достатъчно обществено достъпно покритие на инфраструктурата за електрически тежкотоварни превозни средства в подкрепа на очаквания пазар усвояване на акумулаторни електрически тежкотоварни превозни средства.

(14) Достатъчен брой обществено достъпни точки за бързо презареждане, предназначени за тежкотоварни превозни средства, също трябва да бъдат разположени по мрежата TEN-T, за да се осигури пълна свързаност в целия Съюз. Тази инфраструктура трябва да има достатъчна изходна мощност, за да позволи презареждането на превозното средство в рамките на законната почивка на водача. В допълнение към точките за бързо презареждане по мрежата, тежкотоварните превозни средства също трябва да могат да използват обществено достъпна инфраструктура за презареждане за презареждане през нощта по основната транспортна мрежа, за да подпомогнат специално електрификацията на сектора на дълги разстояния.

(15) Инфраструктурата за презареждане по мрежата TEN-T следва да бъде допълнена с бърза обществено достъпна инфраструктура за презареждане в градските възли. Тази инфраструктура се изисква по-специално за осигуряване на възможности за зареждане на камиони за доставка и за таксуване по дестинация за камиони на дълги разстояния, докато националната цел, базирана на автопарка, трябва да осигури пунктове за презареждане на лекотоварни автомобили също в градските райони.

(16) Разгръщането на инфраструктура за презареждане е еднакво важно в частни места, като например в частни складове и в логистични центрове, за да се осигури таксуване през нощта и дестинация. Публичните органи следва да предприемат мерки в контекста на създаването на техните преразгледани национални рамки на политиката, за да гарантират, че за това е осигурена подходяща инфраструктура за овърнайт и дестинация.

(17) Публично достъпните пунктове за презареждане или зареждане с гориво включват, например, частни собствени пунктове за зареждане или зареждане с гориво, достъпни за обществеността, които се намират в публични или частни имоти, като например обществени паркинги или паркинги на супермаркети. Точка за зареждане или зареждане с гориво, разположена в частен имот, достъпен за широката общественост, следва да се счита за публично достъпен и в случаите, когато достъпът е ограничен до определена обща група потребители, например до клиенти. Точките за презареждане или зареждане с гориво за схеми за споделяне на автомобили трябва да се считат за достъпни за обществеността само ако изрично разрешават достъп на потребители на трети страни. Точките за зареждане или зареждане с гориво, разположени в частни имоти, достъпът до които е ограничен до ограничен, определен кръг от хора, като например паркинги в офис сгради, до които имат достъп само служители или упълномощени лица, не трябва да се считат за обществено достъпни зареждания или зареждане с гориво точки.

(18) Станция за презареждане е единичната физическа инсталация за презареждане на електрически превозни средства. Всяка станция има теоретична максимална изходна мощност, изразена в kW. Всяка станция има поне една презареждаща точка, която може да обслужва само едно превозно средство наведнъж. Броят на пунктовете за презареждане на презареждаща станция определя броя на превозните средства, които могат да се презареждат на тази станция по всяко време. Когато повече от едно превозно средство се презарежда на тази станция за презареждане в даден момент, максималната изходна мощност се разпределя към различните точки за презареждане, така че мощността, предоставена във всяка отделна точка за презареждане, е по -ниска от изходната мощност на тази станция. Басейнът за презареждане се състои от една или повече станции за презареждане на определено място, включително, в зависимост от случая, специални паркинги в непосредствена близост до тях. За целите, определени в настоящото правило за презареждане на басейни, минималната изходна мощност, необходима за тези презареждащи басейни, може да бъде осигурена от една или повече станции за презареждане.

(19) Възможността за разработване на усъвършенствани цифрови услуги, включително платежни решения, базирани на договори, и за гарантиране на прозрачна информация за потребителите чрез цифрови средства зависи от внедряването на цифрово свързани и интелигентни точки за презареждане, които подпомагат създаването на цифрово свързана и оперативно съвместима инфраструктура. Тези интелигентни пунктове за презареждане трябва да включват набор от физически атрибути и технически спецификации (хардуер и софтуер), които са необходими за изпращане и получаване на данни в реално време, което позволява поток от информация между участници на пазара, които зависят от тези данни, за да развият напълно презареждането опит, включително оператори на пунктове за зареждане, доставчици на услуги за мобилност, платформи за електронен роуминг, оператори на системи за разпространение и в крайна сметка крайни потребители.

(20) Интелигентни измервателни системи, определени в Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета позволяват да се произвеждат данни в реално време, което е необходимо, за да се гарантира стабилността на мрежата и да се насърчи рационалното използване на услугите за презареждане. Чрез предоставяне на измерване на енергия в реално време и точна и прозрачна информация за цената, те насърчават, в комбинация с интелигентни точки за презареждане, презареждане по време на ниско общо потребление на електроенергия и ниски цени на енергията. Използването на интелигентни измервателни системи в комбинация с интелигентни точки за презареждане може да оптимизира презареждането, с предимства за електрическата система и за крайния потребител. Държавите -членки следва да насърчават използването на интелигентна измервателна система за презареждане на електрически превозни средства на обществено достъпни станции за презареждане, когато това е технически осъществимо и икономически разумно, и да гарантират, че тези системи отговарят на изискванията, определени в член 20 от Директива (ЕС) 2019/ 444.

(21) Нарастващият брой електрически превозни средства в автомобилен, железопътен, морски и други видове транспорт ще изисква оптимизиране и управление на презареждането по начин, който не причинява задръствания и се възползва изцяло от наличието на възобновяема енергия и ниски цени на електроенергията в системата. Интелигентното презареждане може по -специално да улесни интегрирането на електрически превозни средства в електроенергийната система, тъй като позволява реагиране на търсенето чрез агрегиране и чрез отговор на търсенето въз основа на цените. Системната интеграция може допълнително да бъде улеснена чрез двупосочно презареждане (превозно средство към мрежата). Следователно всички нормални точки за презареждане, в които превозните средства обикновено са паркирани за по -дълъг период, трябва да поддържат интелигентно презареждане.

(22) Развитието на инфраструктурата за електрически превозни средства, взаимодействието на тази инфраструктура с електрическата система и правата и отговорностите, възложени на различните участници на пазара на електрическа мобилност, трябва да бъдат в съответствие с принципите, установени съгласно Директива (ЕС) 2019/944. В този смисъл операторите на разпределителни системи следва да си сътрудничат на недискриминационна основа с всяко лице, което създава или експлоатира обществено достъпни пунктове за зареждане, а държавите-членки следва да гарантират, че доставката на електроенергия за презареждаща точка може да бъде предмет на договор с доставчик, различен от предприятието, което доставя електричество на домакинството или помещенията, където се намира тази станция за презареждане. Достъпът на доставчиците на електроенергия от Съюза до пунктове за презареждане не следва да засяга дерогациите по член 66 от Директива (ЕС) 2019/944.

(23) Създаването и експлоатацията на пунктове за презареждане на електрически превозни средства следва да се развива като конкурентен пазар с отворен достъп за всички страни, заинтересовани от въвеждането или експлоатацията на инфраструктури за презареждане. Предвид ограничените алтернативни места по магистрали, съществуващите отстъпки за магистрали, като например за конвенционални станции за зареждане с гориво или места за почивка, са особено повод за безпокойство, тъй като те могат да работят в много дълги периоди и понякога дори да нямат определена крайна дата. Държавите -членки следва да търсят, доколкото е възможно и в съответствие с Директива (ЕС) 2014/23 на Европейския парламент и на Съвета , за възлагане на конкурентни нови концесии специално за станции за презареждане на или в непосредствена близост до съществуващите зони за почивка на магистрали, за да се ограничат разходите за разполагане и да се даде възможност на нови участници на пазара.

(24) Прозрачността на цените е от решаващо значение за осигуряване на безпроблемно и лесно зареждане и зареждане с гориво. Потребителите на превозни средства с алтернативно гориво трябва да получат точна информация за цените преди началото на услугата за зареждане или зареждане с гориво. Цената трябва да се съобщава по ясно структуриран начин, за да позволи на крайните потребители да идентифицират различните компоненти на разходите.

(25) Появяват се нови услуги, особено в подкрепа на използването на електрически превозни средства. Субектите, предлагащи тези услуги, като доставчиците на услуги за мобилност, трябва да могат да работят при справедливи пазарни условия. По -специално, операторите на пунктове за презареждане не трябва да предоставят неоправдано преференциално третиране на някой от тези доставчици на услуги, например чрез неоправдано разграничаване на цените, което може да възпрепятства конкуренцията и в крайна сметка да доведе до по -високи цени за потребителите. Комисията следва да следи развитието на пазара за презареждане. При преразглеждане на регламента Комисията ще предприеме действия, когато това се изисква от развитието на пазара, като например ограничения на услугите за крайни потребители или бизнес практики, които могат да ограничат конкуренцията.

(26) Понастоящем моторните превозни средства, задвижвани с водород, имат много ниски нива на навлизане на пазара. Създаването на достатъчна инфраструктура за зареждане с водород е от съществено значение, за да се направи възможно разполагането на широкомащабно моторно превозно средство, задвижвано с водород, както е предвидено в водородната стратегия на Комисията за неутрална за климата Европа. Понастоящем пунктовете за зареждане с водород са разположени само в няколко държави-членки и до голяма степен не са подходящи за тежкотоварни превозни средства, което не позволява циркулация на водородни превозни средства в Съюза. Задължителните цели за разполагане на обществено достъпни пунктове за зареждане с водород следва да гарантират, че в основната мрежа на TEN-T е разгърната достатъчно гъста мрежа от пунктове за зареждане с водород, за да се позволи безпроблемното пътуване на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства с гориво на водород в целия Съюз.

(27) Превозните средства, задвижвани с водород, трябва да могат да зареждат гориво на или близо до дестинацията, която обикновено се намира в градска зона. За да се гарантира, че публично достъпно зареждане с дестинация е възможно поне в основните градски райони, всички градски възли, както са определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета следва да осигурят такива станции за зареждане с гориво. В рамките на градските възли държавните органи трябва да обмислят разполагането на гарите в мултимодални товарни центрове, тъй като те са не само типичната дестинация за тежкотоварни превозни средства, но също така могат да обслужват водород до други видове транспорт, като железопътно и вътрешно корабоплаване.

(28) На ранния етап от внедряването на пазара все още има известна степен на несигурност по отношение на вида превозни средства, които ще се появят на пазара, и по отношение на технологиите, които ще бъдат широко използвани. Както е посочено в съобщението на Комисията „Водородна стратегия за неутрална по отношение на климата Европа“ сегментът за тежкотоварни условия е идентифициран като най-вероятният сегмент за ранното масово разполагане на водородни превозни средства. Следователно инфраструктурата за зареждане с водород трябва предварително да се съсредоточи върху този сегмент, като същевременно позволява на лекотоварни превозни средства да зареждат гориво на обществено достъпни станции за зареждане с водород. За да се осигури оперативна съвместимост, всички обществено достъпни водородни станции трябва да обслужват поне газообразен водород при 700 бара. Развитието на инфраструктурата също трябва да вземе предвид появата на нови технологии, като течен водород, които позволяват по-голям обхват за тежкотоварни превозни средства и са предпочитаният технологичен избор на някои производители на превозни средства. За тази цел минимален брой станции за зареждане с водород трябва да обслужват и течен водород в допълнение към газообразния водород при 700 бара.

(29) В Съюза са създадени редица пунктове за зареждане на втечнен природен газ, които вече осигуряват гръбнак за циркулация на тежкотоварни превозни средства, задвижвани от втечнен природен газ. Основната мрежа на TEN-T следва да остане основа за разгръщането на инфраструктура за втечнен природен газ и постепенно за био-втечнен природен газ, тъй като обхваща основните потоци от трафик и позволява трансгранична свързаност в целия Съюз. В Директива 2014/94/ЕС беше препоръчано такива пунктове за зареждане с гориво да се инсталират на всеки 400 км в основната мрежа на TEN-T, но някои ограничени пропуски в мрежата остават за постигане на тази цел. Държавите -членки трябва до 2025 г. да постигнат тази цел и да запълнят оставащите празнини, след което целта трябва да престане да се прилага.

(30) Потребителите на превозни средства с алтернативно гориво следва да могат да плащат лесно и удобно на всички обществено достъпни пунктове за зареждане и зареждане, без да е необходимо да сключват договор с оператора на пункта за презареждане или зареждане с гориво или с доставчик на услуги за мобилност. Следователно, за презареждане или зареждане на гориво ad hoc, всички обществено достъпни пунктове за зареждане и зареждане с гориво следва да приемат платежни инструменти, които се използват широко в Съюза, и по -специално електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги. Този ad hoc метод на плащане винаги трябва да е достъпен за потребителите, дори когато плащанията въз основа на договор се предлагат в пункта за зареждане или зареждане с гориво.

(31) Транспортната инфраструктура следва да позволява безпроблемна мобилност и достъпност за всички потребители, включително хората с увреждания и възрастните хора. По принцип разположението на всички станции за презареждане и зареждане, както и на самите станции за зареждане и зареждане на гориво трябва да бъде проектирано по такъв начин, че да може да се използва от колкото е възможно повече хора, по -специално от възрастни хора, лица с намалено състояние мобилност и хора с увреждания. Това трябва да включва например осигуряване на достатъчно пространство около паркинга, гарантиране, че станцията за зареждане не е инсталирана върху набраздена повърхност, гарантиране, че бутоните или екранът на станцията за зареждане са на подходяща височина и теглото на кабелите за зареждане и зареждане с гориво е такава, че хората с ограничена сила могат лесно да се справят с тях. Освен това потребителският интерфейс на свързаните станции за презареждане трябва да бъде достъпен. В този смисъл изискванията за достъпност в приложения I и III към Директива 2019/882 следва да се прилага за инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво.

(32) Електрическите съоръжения на брега могат да обслужват морския и вътрешния воден транспорт като чисто захранване и да допринасят за намаляване на въздействието върху околната среда на морските кораби и плавателните съдове по вътрешните водни пътища. Съгласно морската инициатива FuelEU корабните оператори на контейнерни и пътнически кораби трябва да спазват разпоредбите за намаляване на емисиите на пристанището. Задължителните цели за разгръщане трябва да гарантират, че секторът намира достатъчно доставка от брега на електроенергия в ядрото на TEN-T и всеобхватни морски пристанища, за да отговаря на тези изисквания. Прилагането на тези цели към всички TEN-T морски пристанища трябва да осигури равни условия между пристанищата.

(33) Контейнерните кораби и пътническите кораби, като категориите кораби, които произвеждат най-голямо количество емисии на кораб в пристанището, следва като приоритет да бъдат снабдени с електроснабдяване от брега. За да се вземат предвид характеристиките на потреблението на енергия, докато са на пристанището на различни пътнически кораби, както и експлоатационните характеристики на пристанището, е необходимо да се прави разлика между изискванията за пътнически кораби за ро-ро пътнически кораби и високоскоростни пътнически кораби, и тези за други пътнически кораби.

(34) Тези цели следва да вземат предвид видовете обслужвани кораби и съответния им обем на трафика. Морските пристанища с ниски обеми трафик на определени категории кораби следва да бъдат освободени от задължителните изисквания за съответните категории кораби въз основа на минимален обем на трафика, за да се избегне инсталирането на недостатъчно използван капацитет. По същия начин задължителните цели не трябва да са насочени към максимално търсене, а към достатъчно голям обем, за да се избегне недостатъчно използван капацитет и да се вземат предвид експлоатационните характеристики на пристанището. Морският транспорт е важна връзка за сближаването и икономическото развитие на островите в Съюза. Капацитетът за производство на енергия на тези острови не винаги може да бъде достатъчен, за да отчете нуждите от електроенергия, необходими за подпомагане на доставките на електроенергия от брега. В такъв случай островите трябва да бъдат освободени от това изискване, освен ако и докато такава електрическа връзка с континента не бъде завършена или има достатъчно локално генериран капацитет от чисти енергийни източници.

(35) Основна мрежа от пунктове за зареждане на втечнен природен газ в морски пристанища трябва да бъде налична до 2025 г. Точките за зареждане на втечнен природен газ включват терминали за втечнен природен газ, резервоари, мобилни контейнери, бункери и баржи.

(36) Захранването с електричество на стационарни въздухоплавателни средства на летищата трябва да замени консумацията на течно гориво с по -чист източник на енергия от въздухоплавателни средства (използване на помощна енергийна единица) или наземни енергийни блокове (графични процесори). Това би трябвало да намали емисиите на замърсители и шум, да подобри качеството на въздуха и да намали въздействието върху изменението на климата. Следователно всички търговски транспортни операции трябва да могат да използват външно захранване с електроенергия, докато са паркирани на порти или на външни позиции на летищата TEN-T.

(37) В съответствие с член 3 от Директива 2014/94/ЕС държавите -членки са създали национални рамки на политиката, очертаващи техните планове и цели, за да се гарантира, че тези цели ще бъдат постигнати. Както оценката на националната рамка на политиката, така и оценката на Директива 2014/94/ЕС подчертаха необходимостта от по -високи амбиции и по -добре координиран подход в държавите -членки с оглед на очакваното ускоряване на усвояването на превозни средства с алтернативно гориво, по -специално на електрически превозни средства. Освен това във всички видове транспорт ще са необходими алтернативи на изкопаемите горива, за да се отговори на амбициите на Европейската зелена сделка. Съществуващите национални политически рамки следва да бъдат преразгледани, за да се опише ясно как държавите -членки ще посрещнат много по -голямата нужда от публично достъпна инфраструктура за зареждане и зареждане с гориво, изразена в задължителните цели. Ревизираните рамки следва да обхващат еднакво всички видове транспорт, включително тези, за които не съществуват задължителни цели за разполагане.

(38) Преразгледаните рамки на националната политика следва да включват подкрепящи действия за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива, включително разполагането на необходимата инфраструктура, която трябва да бъде въведена, в тясно сътрудничество с регионалните и местните власти и със съответната индустрия, като се вземат предвид нуждите на малките и средните предприятия. Освен това ревизираните рамки следва да описват цялостната национална рамка за планиране, разрешаване и закупуване на такава инфраструктура, включително идентифицираните пречки и действия за отстраняването им, така че да може да се постигне по -бързо разгръщане на инфраструктурата.

(39) Разработването и прилагането на преразгледаните национални политически рамки на държавите -членки следва да бъде улеснено от Комисията чрез обмен на информация и най -добри практики между държавите -членки.

(40) За да се насърчават алтернативните горива и да се развие съответната инфраструктура, националните рамки на политиката следва да се състоят от подробни стратегии за насърчаване на алтернативни горива в сектори, които са трудни за декарбонизация, като авиация, морски транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища, както и железопътен транспорт върху мрежови сегменти, които не могат да бъдат електрифицирани. По-специално, държавите-членки следва да разработят ясни стратегии за декарбонизация на вътрешния воден транспорт по мрежата TEN-T в тясно сътрудничество със съответните държави-членки. Дългосрочните стратегии за декарбонизация следва също да бъдат разработени за пристанища TEN-T и летища TEN-T, по-специално с акцент върху разполагането на инфраструктура за кораби и самолети с ниски и нулеви емисии, както и за железопътни линии, които няма да бъдат електрифицирани . Въз основа на тези стратегии Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед на определянето на по -задължителни цели за тези сектори.

(41) Държавите-членки следва да използват широк спектър от регулаторни и нерегулаторни стимули и мерки за постигане на задължителните цели и да прилагат своите национални политически рамки, в тясно сътрудничество с участници от частния сектор, които следва да играят ключова роля в подкрепа на развитие на инфраструктура за алтернативни горива.

(42) Съгласно Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета минималните национални дялове от обществените поръчки са запазени за автобуси с чисти и нулеви емисии, когато чист автобус използва алтернативни горива, както е определено в член 2, точка 3 от настоящия регламент. Тъй като все повече органи и оператори на обществен транспорт преминават към автобуси с чисти и нулеви емисии, за да постигнат тези цели, държавите-членки следва да включат целевото насърчаване и развитие на необходимата автобусна инфраструктура като ключов елемент в своите национални политически рамки. Държавите-членки следва да създадат и поддържат подходящи инструменти за насърчаване на внедряването на инфраструктура за зареждане и зареждане с гориво и за затворени флоти, по-специално за автобуси с чисти и нулеви емисии на местно ниво.

(43) В светлината на нарастващото разнообразие в типа горива за моторни превозни средства, съчетано с продължаващия ръст на пътната мобилност на гражданите в Съюза, е необходимо да се предостави на потребителите на превозни средства ясна и лесно разбираема информация за горивата, налични в бензиностанциите, и относно съвместимостта на превозното им средство с различни горива или пунктове за зареждане на пазара на Съюза. Държавите -членки следва да могат да решат да прилагат такива информационни мерки и по отношение на превозни средства, пуснати на пазара преди 18 ноември 2016 г.

(44) Простата и лесна за сравнение информация за цените на различните горива може да изиграе важна роля, като позволи на потребителите на превозни средства да оценят по-добре относителната цена на отделните горива, налични на пазара. Следователно сравнението на единичните цени на някои алтернативни горива и конвенционалните горива, изразено като „цена на гориво на 100 км“, трябва да се показва за информационни цели на всички съответни бензиностанции.

(45) Необходимо е да се предостави на потребителите достатъчно информация относно географското местоположение, характеристиките и услугите, предлагани в публично достъпните пунктове за зареждане и зареждане на алтернативни горива, обхванати от настоящия регламент. Следователно държавите -членки следва да гарантират, че операторите или собствениците на обществено достъпни пунктове за зареждане и зареждане с гориво предоставят съответните статични и динамични данни. Изискванията относно типовете данни относно наличността и достъпността до съответните данни за презареждане и зареждане с гориво трябва да бъдат установени, като се основават на резултатите от Дейността по подпомагане на програмата на тема „Събиране на данни, свързани с пунктове за зареждане/зареждане на гориво за алтернативни горива и уникалните идентификационни кодове, свързани на участниците в електронната мобилност “(„ IDACS “).

(46) Данните следва да играят фундаментална роля за адекватното функциониране на инфраструктурата за презареждане и зареждане с гориво. Форматът, честотата и качеството, с които тези данни трябва да бъдат достъпни и достъпни, трябва да определят общото качество на екосистемата на инфраструктурата за алтернативни горива, която отговаря на нуждите на потребителите. Освен това тези данни следва да бъдат достъпни по съгласуван начин във всички държави -членки. Следователно данните трябва да се предоставят в съответствие с изискванията, определени в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета  за национални точки за достъп (NAP).

(47) От решаващо значение е всички участници в екосистемата за електрическа мобилност да могат лесно да взаимодействат чрез цифрови средства, за да осигурят най -доброто качество на услугата на крайния потребител. Това изисква уникални идентификатори на съответните участници във веригата на стойността. За тази цел държавите -членки следва да назначат Организация за регистрация на идентификация („IDRO“) за издаване и управление на уникални идентификационни кодове („ID“), за да идентифицират поне операторите на пунктове за презареждане и доставчиците на услуги за мобилност. IDRO следва да събира информация за идентификационни кодове за електронна мобилност, които вече се използват в съответната държава-членка; да издава, когато е необходимо, нови кодове за електронна мобилност на операторите на пунктове за презареждане и доставчиците на услуги за мобилност съгласно обща съгласувана логика за Съюза, в която се форматират идентификационни кодове за електромобилност; позволяват обмен и проверка на уникалността на тези кодове за електронна мобилност чрез евентуално бъдещо общо хранилище за регистрация на идентификационни номера („IDRR“). Комисията следва да издаде технически указания за създаването на такава организация, като се основава на действията за подпомагане на програмата на тема „Събиране на данни, свързани с точки за презареждане/зареждане с гориво за алтернативни горива и уникалните идентификационни кодове, свързани с участниците в електронната мобилност“ („IDACS“) .

(48) Морският транспорт и вътрешното корабоплаване се нуждаят от нови стандарти, които да улеснят и консолидират навлизането на пазара на алтернативни горива, по отношение на доставките на електроенергия и съхранение на водород, метанол и амоняк, но също така и стандарти за комуникационен обмен между кораби и инфраструктура.

(49) Международната морска организация („IMO“) разработва единни и международно признати стандарти за безопасност и околна среда за морския транспорт. С оглед на глобалния характер на морския транспорт трябва да се избягват конфликти с международните стандарти. Следователно Европейският съюз следва да гарантира, че техническите спецификации за морски транспорт, приети съгласно настоящия регламент, са в съответствие с международните правила, приети от IMO.

(50) Техническите спецификации за оперативна съвместимост на пунктовете за презареждане и зареждане с гориво следва да бъдат посочени в европейски или международни стандарти. Европейските организации по стандартизация („ЕСО“) следва да приемат европейски стандарти в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета. Тези стандарти следва да се основават на действащи международни стандарти или текуща международна работа по стандартизация, където е приложимо.

(51) Техническите спецификации, посочени в приложение II към Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, трябва да останат приложими, както е посочено в тази директива.

(52) При прилагането на настоящия регламент Комисията следва да се консултира със съответните експертни групи и по -специално с Форума за устойчив транспорт („STF“) и Европейския форум за устойчиво корабоплаване („ESSF“) . Подобна експертна консултация е от особено значение, когато Комисията възнамерява да приеме делегирани или актове за изпълнение съгласно настоящия регламент.

(53) Инфраструктурата на алтернативните горива е бързо развиваща се област. Липсата на обща техническа спецификация представлява бариера за създаването на единен пазар на инфраструктура за алтернативни горива. Следователно правомощието за приемане на актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да бъде делегирано на Комисията, за да нормира техническите спецификации за области, където общите технически спецификации са неизпълнени, но необходими. По-специално, това трябва да включва комуникацията между електрическото превозно средство и точката за презареждане, комуникацията между точката за презареждане и системата за управление на софтуера за презареждане (back-end); комуникацията, свързана с услугата роуминг на електрически превозни средства и комуникацията с електрическата мрежа. Необходимо е също така да се определи подходящата рамка за управление и ролята на различните участници, участващи в комуникационната екосистема „превозно средство към мрежа“. Освен това трябва да се отчитат нововъзникващите технологични разработки, като например електрически пътни системи („ERS“). Що се отнася до предоставянето на данни, е необходимо да се предвидят допълнителни типове данни и технически спецификации, свързани с формата, честотата и качеството, с които тези данни трябва да бъдат достъпни и достъпни.

(54) Пазарът на алтернативни горива и по -специално на горива с нулеви емисии все още е в ранните етапи на развитие и технологиите се развиват бързо. Това вероятно би трябвало да повлияе на търсенето на алтернативни горива и следователно на инфраструктурата за алтернативни горива в различните видове транспорт. Поради това Комисията следва да преразгледа настоящия регламент до края на 2026 г., по-специално по отношение на поставените цели за електрически пунктове за презареждане на HDV, както и цели за инфраструктура за алтернативни горива за кораби с нулеви емисии и самолети във воден транспорт и авиация .

(55) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно да насърчи широкото развитие на пазара на алтернативни горива, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите -членки поотделно, а може по -скоро поради необходимостта от действия за задоволяване на търсенето на критична маса на превозни средства с алтернативно гориво и за икономически ефективни разработки от европейската промишленост, и за да се постигне по-добра мобилност на превозни средства с алтернативно гориво в целия Съюз, по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, изложен в Член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.

(56) Следователно Директива 2014/94/ЕС следва да бъде отменена,

**ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:**

***Член 1***

***Предмет***

1. Настоящият регламент определя задължителни национални цели за разполагане на достатъчна инфраструктура за алтернативни горива в Съюза за пътни превозни средства, плавателни съдове и неподвижни самолети. Той определя общи технически спецификации и изисквания относно информацията за потребителите, предоставянето на данни и изискванията за плащане за инфраструктура за алтернативни горива.

2. Настоящият регламент определя правила за националните рамки на политиката, които трябва да бъдат приети от държавите -членки, включително разполагането на инфраструктура за алтернативни горива в райони, където не са определени задължителни цели в рамките на Съюза, и отчитането на разполагането на такава инфраструктура.

3. Настоящият регламент установява механизъм за докладване за стимулиране на сътрудничеството и гарантира стабилно проследяване на напредъка. Механизмът включва структуриран, прозрачен, повтарящ се процес между Комисията и държавите -членки с цел финализиране на националните рамки на политиката и последващото им прилагане и съответните действия на Комисията.

***Член 2***

***Определения***

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

(1) „достъпност на данните“ означава възможност да се изискват и получават данните по всяко време в машинно четим формат, както е определено в член 2, точка (5) от Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията;

(2) „ad hoc цена“ означава цената, начислена от оператор на пункт за презареждане или зареждане с гориво на краен потребител за презареждане или зареждане на гориво ad hoc;

(3) „алтернативни горива“ означава горива или източници на енергия, които служат поне отчасти като заместител на изкопаемите петролни източници в енергийните доставки за транспорта и които имат потенциал да допринесат за декарбонизацията му и да подобрят екологичните характеристики на транспорта сектор, включително:

а) „алтернативни горива за превозни средства с нулеви емисии“:

- електричество,

- водород,

- амоняк,

б) „възобновяеми горива“:

- горива от биомаса и биогорива съгласно определението в член 2, точки (27) и (33) от Директива (ЕС) 2018/2001,

- синтетични и парафинови горива, включително амоняк, произведени от възобновяема енергия,

в) „алтернативни изкопаеми горива“ за преходна фаза:

- природен газ, в газообразна форма (компресиран природен газ (CNG)) и втечнен вид (втечнен природен газ (LNG)),

- втечнен нефтен газ (LPG),

- синтетични и парафинови горива, произведени от невъзобновяеми енергии;

(4) „летище на ядрото TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T“ означава летище, изброено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(5) „управляващ орган на летището“, както е определено в член 2, точка 2 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;

(6) „автоматично удостоверяване на автентичността“ означава удостоверяване на превозно средство в точка за презареждане чрез конектора за презареждане или телематиката;

(7) „наличност на данни“ означава съществуването на данни в цифров машинно четим формат.

(8) „електрическо превозно средство с батерии“ означава електрическо превозно средство, което работи изключително на електродвигателя, без вторичен източник на задвижване;

(9) „двупосочно презареждане“ означава интелигентна операция за презареждане, при която посоката на електрическия поток може да бъде обърната, което позволява електричеството да тече от батерията до точката за презареждане, към която е свързана;

(10) „съединител“ означава физическият интерфейс между точката за презареждане и електрическото превозно средство, чрез който се обменя електрическата енергия;

(11) „търговски въздушен транспорт“ означава въздушен транспорт, както е определено в член 3, точка (24) от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета ;

(12) „кораб -контейнер“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмове и на палубата;

(13) „плащане въз основа на договор“ означава плащане за услуга за презареждане или зареждане с гориво от крайния потребител до доставчик на услуги за мобилност въз основа на договор между крайния потребител и доставчика на услуги за мобилност;

(14) „точка за презареждане с цифрово свързване“ означава точка за презареждане, която може да изпраща и получава информация в реално време, да комуникира двупосочно с електрическата мрежа и електрическото превозно средство и която може да се наблюдава и контролира дистанционно, включително за стартиране и спиране на сесията за презареждане и измерване на електрическите потоци;

(15) „ оператор на разпределителна система“ означава оператор, както е определено в член 2, точка (29) от Директива (ЕС) 2019/944;

(16) „динамични данни“ означава данни, които се променят често или редовно;

(17) „електрическа пътна система“ означава физическа инсталация по пътя, която позволява прехвърлянето на електричество към електрическо превозно средство, докато превозното средство е в движение;

(18) „електрическо превозно средство“ означава моторно превозно средство, оборудвано със задвижващ механизъм, съдържащ поне една периферна електрическа машина като преобразувател на енергия с електрическа акумулаторна система за съхранение на енергия, която може да се презарежда отвън;

(19) „електроснабдяване на стационарни въздухоплавателни средства“ означава доставката на електричество чрез стандартизиран фиксиран или мобилен интерфейс към въздухоплавателни средства, когато са разположени на портата или на полето на летището;

(20) „краен потребител“ означава физическо или юридическо лице, закупуващо алтернативно гориво за директна употреба в превозно средство;

(21) „електронен роуминг“ означава обмен на данни и плащания между оператора на пункт за презареждане или зареждане с гориво и доставчик на услуги за мобилност, от който краен потребител закупува услуга за презареждане;

(22) „платформа за електронен роуминг“ означава платформа, свързваща участници на пазара, по-специално доставчици на услуги за мобилност и оператори на пунктове за презареждане или зареждане с гориво, за да позволят услуги между тях, включително електронен роуминг;

(23) „Европейски стандарт“ означава стандарт съгласно определението в член 2, точка (1), буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012.

(24) „товарен терминал“ означава товарен терминал, както е определено в член 3, точка (и) от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(25) „брутен тонаж“ (БТ) означава бруто тонаж, както е определено в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета;

(26) „тежкотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от категории M2, M3, N2 или N3, както е определено в приложение II към Директива 2007/46/ЕО;

(27) „точка за презареждане с висока мощност“ означава точка за презареждане, която позволява прехвърляне на електроенергия към електрическо превозно средство с мощност над 22 kW;

(28) „високоскоростен пътнически плавателен съд“ означава плавателен съд, както е определено в Правило 1 от глава X на SOLAS 74, и превозващ повече от 12 пътници;

(29) „лекотоварно превозно средство“ означава моторно превозно средство от категории M1 или N1 съгласно определението в приложение II към Директива 2007/46/ЕО;

(30) „доставчик на услуги за мобилност“ означава юридическо лице, което предоставя услуги срещу заплащане на краен потребител, включително продажбата на услуга за презареждане;

(31) „нормална презареждаща мощност“ означава презареждаща точка, която позволява прехвърляне на електроенергия към електрическо превозно средство с мощност по -малка или равна на 22 kW;

(32) „национална точка за достъп“ означава цифров интерфейс, където определени статични и динамични данни се правят достъпни за повторна употреба на потребителите на данни, както се прилага от държавите-членки в съответствие с член 3 от Делегиран регламент (ЕС) 2015/962 на Комисията;

(33) „оператор на презареждащ пункт“ означава субектът, отговорен за управлението и експлоатацията на презареждащ пункт, който предоставя услуга за презареждане на крайните потребители, включително от името и от името на доставчик на услуги за мобилност;

(34) „оператор на пункт за зареждане с гориво“ означава субектът, отговорен за управлението и експлоатацията на пункт за зареждане с гориво, който предоставя услуга за зареждане с гориво на крайните потребители, включително от името и от името на доставчик на услуги за мобилност;

(35) „пътнически кораб“ означава кораб, който превозва повече от 12 пътници, включително круизни кораби, високоскоростни пътнически занаяти и кораби със съоръжения, позволяващи на автомобилни или железопътни превозни средства да се търкалят и слизат от кораба („ро-ро пътник“ кораби “);

(36) „хибридно превозно средство с включване“ означава електрическо превозно средство, съставено от конвенционален двигател с вътрешно горене, комбинирано с електрическа задвижваща система, която може да се зарежда от външен източник на електрическа енергия;

(37) „изходна мощност“ означава теоретичната максимална мощност, изразена в kW, която може да бъде осигурена от презареждаща точка, станция или басейн или инсталация за доставка на електроенергия от брега на превозно средство или плавателен съд, свързан с тази точка за презареждане, станция , басейн или инсталация;

(38) „обществено достъпна“ инфраструктура за алтернативни горива означава инфраструктура за алтернативни горива, която се намира на място или в помещение, което е отворено за широката общественост, независимо от това дали инфраструктурата на алтернативните горива се намира на публична или частна собственост, дали има ограничения или се прилагат условия по отношение на достъпа до обекта или помещението и независимо от приложимите условия на използване на инфраструктурата за алтернативни горива;

(39) „Код за бърз отговор“ (QR код) означава съвместимо с ISO 18004 кодиране и визуализация на данни;

(40) „презареждане на ad hoc основа“ означава услуга за презареждане, закупена от краен потребител без да е необходимо този краен потребител да се регистрира, да сключи писмено споразумение или да сключи по-дълготрайни търговски отношения с оператора на това презареждане точка отвъд самото закупуване на услугата;

(41) „точка за презареждане“ означава фиксиран или мобилен интерфейс, който позволява прехвърлянето на електроенергия към електрическо превозно средство, което, въпреки че може да има един или няколко съединителя за настаняване на различни типове конектори, е в състояние да презареди само едно електрическо превозно средство при и изключва устройства с изходна мощност по -малка или равна на 3,7 kW, чиято основна цел не е презареждане на електрически превозни средства.

(42) „презареждаща точка, станция или басейн, предназначени за лекотоварни превозни средства“ означава презареждаща станция, станция или басейн, предназначени за презареждане на лекотоварни превозни средства, поради специфичния дизайн на съединителите/щепселите или дизайна на паркинга пространство в непосредствена близост до точката за зареждане, станция или басейн или и двете;

(43) „презареждаща точка, станция или басейн, предназначени за тежкотоварни превозни средства“ означава презареждаща станция, станция или басейн, предназначени за презареждане на тежкотоварни превозни средства, или поради специфичния дизайн на съединителите/щепселите или поради дизайна на място за паркиране в непосредствена близост до точката за зареждане, станция или басейн или и двете;

(44) „басейн за презареждане“ означава една или повече станции за презареждане на определено място;

(45) „станция за зареждане“ означава единична физическа инсталация на определено място, състояща се от една или повече точки за презареждане;

(46) „услуга за презареждане“ означава продажба или предоставяне на електроенергия, включително свързани услуги, чрез обществено достъпна точка за презареждане;

(47) „сесия за презареждане“ означава пълният процес на презареждане на превозно средство в обществено достъпна точка за презареждане от момента на свързване на превозното средство до момента на изключване на превозното средство;

(48) „зареждане с гориво на ad hoc основа“ означава услуга за зареждане с гориво, закупена от краен потребител без да е необходимо този краен потребител да се регистрира, да сключи писмено споразумение или да сключи по-дълготрайни търговски отношения с оператора на това зареждане с гориво точка отвъд самото закупуване на услугата;

(49) „пункт за зареждане с гориво“ означава съоръжение за зареждане с гориво за осигуряване на всякакво течно или газообразно алтернативно гориво чрез стационарна или подвижна инсталация, която може да зарежда само едно превозно средство наведнъж;

(50) „услуга за зареждане с гориво“ означава продажбата или предоставянето на каквито и да е течни или газообразни алтернативни горива чрез обществено достъпна станция за зареждане с гориво;

(51) „сесия за зареждане с гориво“ означава пълният процес на зареждане с гориво на превозно средство в обществено достъпен пункт за зареждане с гориво от момента на свързване на превозното средство до момента на изключване на превозното средство;

(52) „станция за зареждане с гориво“ означава единична физическа инсталация на определено място, състояща се от една или повече точки за зареждане с гориво;

(53) „регулаторен орган“ означава регулаторен орган, определен от всяка държава -членка съгласно член 57, параграф 1 от Директива (ЕС) 2019/944;

(54) „възобновяема енергия“ означава енергия от възобновяеми не изкопаеми източници, както е определено в член 2, точка (1) от Директива (ЕС) 2018/2001;

(55) „ро-ро пътнически кораб“ означава кораб със съоръжения, позволяващи пътни или железопътни превозни средства да се търкалят и слизат от плавателния съд, и превозващ повече от 12 пътници;

(56) „безопасно и защитено паркиране“ означава място за паркиране и почивка, както е посочено в член 17, точка 1, буква б), предназначено за тежки превозни средства за паркиране през нощта;

(57) „кораб на пристанище“ означава кораб на пристанището, както е определено в член 3, буква н) от Регламент (ЕС) 2015/757;

(58) „електроснабдяване от брега“ означава предоставянето на електроенергия от брега чрез стандартизиран интерфейс към морски кораби или плавателни съдове по вътрешни водни пътища на пристанището;

(59) „интелигентно презареждане“ означава операция по презареждане, при която интензивността на електроенергията, доставена към батерията, се регулира в реално време въз основа на информацията, получена чрез електронна комуникация;

(60) „статични данни“ означава данни, които не се променят често или редовно;

(61) „всеобхватна мрежа TEN-T“ означава мрежа, както е определена в член 9 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(62) „TEN-T основна мрежа“ означава мрежа, както е определена в член 38 от Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(63) „ Пристанище за вътрешни водни пътища на TEN-T и цялостно пристанище за вътрешни водни пътища на TEN-T“ означава пристанище за вътрешни водни пътища на ядрото TENT-T или цялостни мрежи, изброени и категоризирани в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/ 2013;

(64) „Основно морско пристанище TEN-T и всеобхватно морско пристанище TEN-T “ означава морско пристанище от ядрото TENT-T или комплексни мрежи, изброени и категоризирани в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;

(65) „оператор на преносна система“ означава системен оператор съгласно определението в член 2, точка (35) от Директива (ЕС) 2019/944;

(66) „градски възел“ означава градски възел, както е определено в член 3, буква (p) от Регламент (ЕС №) 1315/2013.

***Член 3***

***Цели за инфраструктура за електрическо презареждане, предназначена за лекотоварни превозни средства***

1. Държавите -членки гарантират, че:

- публично достъпни станции за презареждане за лекотоварните превозни средства са разположени съизмерима с усвояването на лекотоварните електрически превозни средства;

-на тяхна територия са разположени обществено достъпни станции за презареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства, които осигуряват достатъчно мощност за тези превозни средства.

За тази цел държавите -членки гарантират, че в края на всяка година, считано от годината, посочена в член 24, кумулативно се постигат следните целеви стойности на мощността:

а) за всяко електрическо лекотоварно превозно средство с акумулатор, регистрирано на тяхна територия, се осигурява обща мощност от най-малко 1 kW чрез обществено достъпни станции за презареждане; и

б) за всяко включено хибридно лекотоварно превозно средство, регистрирано на тяхна територия, се осигурява обща мощност от най-малко 0,66 kW чрез обществено достъпни станции за презареждане.

2. Държавите-членки осигуряват минимално покритие на обществено достъпни пунктове за презареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства по пътната мрежа на тяхна територия. За тази цел държавите -членки гарантират, че:

а) по основната мрежа на TEN-T, публично достъпни басейни за презареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства и отговарящи на следните изисквания, се разполагат във всяка посока на движение с максимално разстояние 60 км между тях:

и) до 31 декември 2025 г. всеки басейн за презареждане трябва да предлага изходна мощност най -малко 300 kW и да включва най -малко една станция за презареждане с индивидуална изходна мощност най -малко 150 kW;

ii) до 31 декември 2030 г. всеки басейн за презареждане трябва да предлага изходна мощност най -малко 600 kW и да включва най -малко две станции за презареждане с индивидуална мощност най -малко 150 kW;

б) по протежение на цялостната мрежа на TEN-T, публично достъпни басейни за презареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства и отговарящи на следните изисквания, са разположени във всяка посока на движение с максимално разстояние 60 км между тях:

и) до 31 декември 2030 г. всеки басейн за презареждане трябва да предлага изходна мощност най -малко 300 kW и да включва най -малко една станция за презареждане с индивидуална мощност най -малко 150 kW;

ii) до 31 декември 2035 г. всеки презареждащ пулс трябва да предлага мощност от най -малко 600 kW и да включва най -малко две станции за презареждане с индивидуална мощност най -малко 150 kW.

3. Съседните държави-членки гарантират, че максималните разстояния, посочени в букви а) и б), не са надвишени за трансграничните участъци от ядрото TEN-T и цялостната мрежа от TEN-T.

***Член 4***

***Цели за инфраструктура за електрическо презареждане, предназначена за тежкотоварни превозни средства***

1. Държавите-членки гарантират минимално покритие на обществено достъпни пунктове за презареждане, предназначени за тежкотоварни превозни средства на тяхна територия. За тази цел държавите -членки гарантират, че:

а) по основната мрежа на TEN-T, публично достъпни басейни за презареждане, предназначени за тежкотоварни превозни средства и отговарящи на следните изисквания, са разположени във всяка посока на движение с максимално разстояние 60 км между тях:

и) до 31 декември 2025 г. всеки басейн за презареждане трябва да предлага изходна мощност най -малко 1400 kW и да включва най -малко една станция за презареждане с индивидуална мощност най -малко 350 kW;

ii) до 31 декември 2030 г. всеки резервоар за презареждане трябва да предлага мощност от най -малко 3500 kW и да включва най -малко две станции за презареждане с индивидуална мощност най -малко 350 kW;

б) по протежение на цялостната мрежа на TEN-T, публично достъпни басейни за презареждане, предназначени за тежкотоварни превозни средства и отговарящи на следните изисквания, са разположени във всяка посока на движение с максимално разстояние от 100 км между тях:

и) до 31 декември 2030 г. всеки басейн за презареждане трябва да предлага изходна мощност най -малко 1400 kW и да включва най -малко една станция за презареждане с индивидуална изходна мощност най -малко 350 kW;

ii) до 1 декември 2035 г. всеки презареждащ пулс трябва да предлага мощност от най -малко 3500 kW и да включва най -малко две станции за презареждане с индивидуална мощност най -малко 350 kW;

в) до 31 декември 2030 г. във всяка безопасна и защитена зона за паркиране е инсталирана поне една станция за презареждане, предназначена за тежкотоварни превозни средства с мощност най-малко 100 kW;

г) до 31 декември 2025 г. във всеки градски възел са разположени обществено достъпни пунктове за презареждане, предназначени за тежкотоварни превозни средства, осигуряващи обща изходна мощност най-малко 600 kW, осигурени от презареждащи станции с индивидуална изходна мощност най-малко 150 kW;

д) до 31 декември 2030 г. във всеки градски възел са разположени обществено достъпни пунктове за презареждане, предназначени за тежкотоварни превозни средства, осигуряващи обща изходна мощност най-малко 1200 kW, осигурени от презареждащи станции с индивидуална изходна мощност най-малко 150 kW.

2. Съседните държави-членки гарантират, че максималните разстояния, посочени в букви а) и б), не са надвишени за трансграничните участъци от ядрото TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T.

***Член 5***

***Презареждаща инфраструктура***

1. Операторите на обществено достъпни станции за презареждане са свободни да купуват електроенергия от всеки доставчик на електроенергия от Съюза, съгласно споразумението на доставчика.

2. Операторите на пунктове за презареждане предоставят на публично достъпните пунктове за презареждане, експлоатирани от тях, на крайните потребители възможността да презареждат електрическото си превозно средство на ad hoc основа, като използват платежен инструмент, широко използван в Съюза. До този край:

а) операторите на пунктове за презареждане, на обществено достъпни станции за презареждане с изходна мощност под 50 kW, разгърнати от датата, посочена в член 24, приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включително поне едно от следното:

i) четци на платежни карти;

(ii) устройства с безконтактна функционалност, които поне могат да четат платежни карти;

(iii) устройства, използващи интернет връзка, с които например код за бърз отговор може да бъде генериран специално и използван за платежната транзакция;

б) операторите на пунктове за презареждане, на обществено достъпни станции за презареждане с изходна мощност, равна или по -голяма от 50 kW, разгърнати от датата, посочена в член 24, приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включително при поне едно от следните:

i) четци на платежни карти;

(ii) устройства с безконтактна функционалност, които поне могат да четат платежни карти.

От 1 януари 2027 г. нататък операторите на пунктове за презареждане гарантират, че всички обществено достъпни станции за презареждане с изходна мощност, равна на или по -голяма от 50 kW, експлоатирани от тях, отговарят на изискването по буква б).

Изискванията, посочени в букви а) и б), не се прилагат за обществено достъпни пунктове за презареждане, които не изискват плащане за услугата за презареждане.

3. Операторите на пунктове за презареждане, когато предлагат автоматично удостоверяване на публично достъпна презареждаща се точка, която се управлява от тях, гарантират, че крайните потребители винаги имат правото да не използват автоматичното удостоверяване и могат или да презареждат превозното си средство на ad hoc основа , както е предвидено в параграф 3, или използвайте друго базирано на договора решение за презареждане, предлагано в този пункт за презареждане. Операторите на пунктове за презареждане показват прозрачно тази опция и я предлагат по удобен начин на крайния потребител на всяка обществено достъпна презареждаща точка, която оперират, и където предоставят автоматично удостоверяване.

4. Цените, начислени от операторите на обществено достъпни пунктове за презареждане, са разумни, лесно и ясно сравними, прозрачни и недискриминационни. Операторите на обществено достъпни пунктове за презареждане не трябва да правят разлика между цените, начислявани на крайните потребители и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, нито между цените, начислявани на различни доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, нивото на цените може да се диференцира само по пропорционален начин, съгласно обективна обосновка.

5. Операторите на пунктове за презареждане трябва ясно да показват ad hoc цената и всички нейни компоненти на всички обществено достъпни станции за зареждане, експлоатирани от тях, така че те да са известни на крайните потребители, преди да започнат сесия за презареждане. Най -малко следните компоненти на цената, ако е приложимо на станцията за зареждане, трябва да бъдат ясно показани:

- цена за сесия,

- цена на минута,

- цена за kWh.

6. Цените, начислявани от доставчиците на услуги за мобилност на крайните потребители, са разумни, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните потребители цялата приложима информация за цените преди началото на сесията за презареждане и специфична за предвидената им сесия за презареждане, чрез свободно достъпни, широко поддържани електронни средства, като ясно разграничават компонентите на цената, начислени от оператора на точка за презареждане, приложими разходи за електронен роуминг и други такси или такси, прилагани от доставчика на услуги за мобилност. Таксите трябва да бъдат разумни, прозрачни и недискриминационни. Не се налагат допълнителни такси за трансграничен електронен роуминг.

7. От датата, посочена в член 24, операторите на пунктове за презареждане гарантират, че всички обществено достъпни пунктове за зареждане, експлоатирани от тях, са цифрово свързани пунктове за зареждане.

8. От датата, посочена в член 24, операторите на пунктове за презареждане гарантират, че всички обществено достъпни нормални пунктове за презареждане на енергия, експлоатирани от тях, са способни на интелигентно презареждане.

9. Държавите-членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че подходящи указателни табели са разположени в зоните за паркиране и почивка на пътната мрежа TEN-T, където е инсталирана инфраструктура за алтернативни горива, за да се даде възможност за лесно идентифициране на точното местоположение на инфраструктурата за алтернативни горива.

10. Операторите на обществено достъпни пунктове за презареждане гарантират, че всички обществено достъпни пунктове за зареждане с постоянен ток (DC), управлявани от тях, имат инсталиран фиксиран кабел за презареждане.

11. Когато операторът на пункт за презареждане не е собственик на тази точка, собственикът предоставя на оператора, в съответствие с договореностите между тях, пункт за презареждане с техническите характеристики, които позволяват на оператора да изпълни задължението посочени в параграфи 1, 3, 7, 8 и 10.

***Член 6***

***Цели за инфраструктура за зареждане с водород на пътни превозни средства***

1. Държавите -членки гарантират, че на тяхна територия до 31 декември 2030 г. се въвеждат минимален брой обществено достъпни станции за зареждане с водород.

За тази цел държавите-членки гарантират, че до 31 декември 2030 г. обществено достъпни станции за зареждане с водород с минимален капацитет от 2 т/ден и оборудвани с дозатор от най-малко 700 бара са разположени на максимално разстояние 150 км между тях по протежение на TEN-T ядро ​​и TEN-T цялостна мрежа. Течният водород се предоставя на обществено достъпни станции за зареждане с гориво с максимално разстояние 450 км между тях.

Те гарантират, че до 31 декември 2030 г. поне една публично достъпна станция за зареждане с водород е разположена във всеки градски възел. Трябва да се извърши анализ на най -доброто местоположение за такива станции за зареждане с гориво, които по -специално ще разгледат разполагането на такива станции в мултимодални хъбове, където могат да бъдат доставени и други видове транспорт.

2. Съседните държави-членки гарантират, че максималното разстояние, посочено в параграф 1, втора алинея, не е превишено за трансграничните участъци от ядрото на TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T.

3. Операторът на обществено достъпна станция за зареждане с гориво или, когато операторът не е собственик, собственикът на тази станция в съответствие с договореностите между тях, гарантира, че станцията е проектирана да обслужва лекотоварни и тежкотоварни превозни средства . В товарните терминали операторите или собствениците на тези обществено достъпни станции за зареждане с водород гарантират, че тези станции обслужват и течен водород.

***Член 7***

***Инфраструктура за зареждане с водород***

1. От датата, посочена в член 24, всички оператори на обществено достъпни станции за зареждане с водород, експлоатирани от тях, предвиждат възможността крайните потребители да зареждат гориво на ad hoc основа, като използват платежен инструмент, който се използва широко в Съюза. За тази цел операторите на станции за зареждане с водород гарантират, че всички станции за зареждане с водород, които се експлоатират от тях, приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включително поне едно от следните:

а) четци на платежни карти;

б) устройства с безконтактна функционалност, които поне могат да четат платежни карти.

Когато операторът на точката за зареждане с водород не е собственик на тази точка, собственикът предоставя на оператора, в съответствие с договореностите между тях, пунктове за зареждане с водород с техническите характеристики, които позволяват на оператора да изпълни задължението в този параграф.

2. Цените, начислени от операторите на обществено достъпни пунктове за зареждане с водород, трябва да бъдат разумни, лесно и ясно сравними, прозрачни и недискриминационни. Операторите на обществено достъпни пунктове за зареждане с водород не трябва да правят разлика между цените, начислявани на крайните потребители и тези, таксувани от доставчиците на услуги за мобилност, както и между цените, начислявани на различни доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, нивото на цените може да се диференцира само според обективна обосновка.

3. Операторите на пунктове за зареждане с водород трябва да предоставят информация за цените преди началото на сесията за зареждане с гориво в бензиностанциите, които се експлоатират от тях.

4. Операторите на обществено достъпни станции за зареждане с гориво могат да предоставят услуги за зареждане с водород на клиенти на договорна основа, включително от името и от името на други доставчици на услуги за мобилност. Доставчиците на услуги за мобилност таксуват цените на крайните потребители, които са разумни, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните потребители цялата приложима информация за цените преди началото на сесията за презареждане и специфична за предвидената им сесия за зареждане, чрез свободно достъпни, широко поддържани електронни средства, като ясно разграничават компонентите на цената, начислени от оператора на точката за зареждане с водород, приложимите разходи за електронен роуминг и други такси или такси, прилагани от доставчика на услуги за мобилност.

***Член 8***

***Инфраструктура за втечнен природен газ за автомобилни превозни средства***

Държавите-членки гарантират до 1 януари 2025 г., че са създадени подходящ брой обществено достъпни пунктове за зареждане на втечнен природен газ, поне по основната мрежа на TEN-T, за да се позволи на тежкотоварните моторни превозни средства с втечнен природен газ да се движат в целия Съюз, когато има търсене, освен ако разходите са непропорционални на ползите, включително ползите за околната среда.

***Член 9***

***Цели за доставка на електроенергия от брега в морски пристанища***

1. Държавите-членки гарантират, че в морските пристанища се осигурява минимална доставка на брегова електроенергия за морски контейнерни и пътнически кораби. За тази цел държавите -членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че до 1 януари 2030 г.:

а) TEN-T ядрото и TEN-T всеобхватните морски пристанища, чийто средногодишен брой пристанищни посещения през последните три години от морски контейнерни кораби над 5000 бруто тона, през предходните три години, над 50, имат достатъчна мощност на брега продукция, която да задоволи поне 90% от това търсене;

б) основни TEN-T и всеобхватни морски пристанища на TEN-T, чийто средногодишен брой пристанищни посещения през последните три години от морски ро-ро пътнически кораби и високоскоростни пътнически плавателни съдове над 5000 бруто тона, през предходните три години, над 40 имат достатъчно мощност от брега, за да задоволят поне 90% от това търсене;

в) ядрото на TEN-T и цялостните морски пристанища на TEN-T, чийто средногодишен брой пристанищни кораби през последните три години от пътнически кораби, различни от ро-ро пътнически кораби и високоскоростни пътнически кораби над 5000 бруто тона, в предходния три години, над 25 имат достатъчна мощност от брега, за да задоволят поне 90% от това търсене.

2. За определяне на броя на пристанищните повиквания не се вземат предвид следните пристанищни повиквания:

а) пристанищни повиквания, които са на пристанище за по -малко от два часа, изчислени въз основа на часа на тръгване и пристигане, наблюдаван в съответствие с член 14 от предложението за Регламент COM (2021) 562;

б) пристанищни повиквания от кораби, които използват технологии с нулеви емисии, както е посочено в приложение III към предложението за регламент COM (2021) 562;

в) непланирани пристанищни повиквания от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето.

3. Когато морското пристанище на основната мрежа на TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T се намира на остров, който не е свързан директно към електрическата мрежа, параграф 1 не се прилага, докато такава връзка не бъде завършена или там е достатъчен локално генериран капацитет от чисти енергийни източници.

***Член 10***

***Цели за доставка на електроенергия от брега в пристанищата за вътрешни водни пътища***

Държавите -членки гарантират, че:

а) най-малко една инсталация, осигуряваща брегова електроенергия за плавателни съдове по вътрешни водни пътища, е разположена във всички пристанища за вътрешни водни пътища на TEN-T до 1 януари 2025 г . ;

б) най-малко една инсталация, осигуряваща брегова електроенергия за плавателни съдове по вътрешни водни пътища, е разположена във всички пристанища за вътрешни водни пътища по TEN-T до 1 януари 2030 г.

***Член 11***

***Цели за доставка на втечнен природен газ в морски пристанища***

1. Държавите-членки гарантират, че в ядрените морски пристанища на TEN-T, посочени в параграф 2 , са създадени подходящ брой пунктове за зареждане с гориво , за да могат морските кораби да циркулират в основната мрежа на TEN-T до 1 януари 2025 г. Държавите-членки си сътрудничат със съседните държави-членки, когато е необходимо, за да осигурят адекватно покритие на основната мрежа TEN-T.

2. Държавите-членки определят в своите национални политически рамки основните морски пристанища на TEN-T, които осигуряват достъп до пунктовете за зареждане с втечнен природен газ, посочени в параграф 1, също като се вземат предвид действителните пазарни нужди и развитие.

***Член 12***

***Цели за доставка на електричество към неподвижни самолети***

1. Държавите-членки гарантират, че управляващите летищата органи на всички TEN-T основни и всеобхватни летища осигуряват снабдяването с електроенергия на стационарни въздухоплавателни средства чрез:

а) 1 януари 2025 г. на всички порти, използвани за търговски въздушни превози;

б) 1 януари 2030 г. на всички полеви постове, използвани за търговски въздушни превози.

2. Най -късно от 1 януари 2030 г. държавите -членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че електроенергията, доставена съгласно параграф 1, идва от електрическата мрежа или се генерира на място като възобновяема енергия.

***Член 13***

***Национални политически рамки***

1. До 1 януари 2024 г. всяка държава -членка подготвя и изпраща на Комисията проект на национална политическа рамка за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива в транспортния сектор и разполагането на съответната инфраструктура.

Тази рамка на националната политика съдържа най -малко следните елементи:

а) оценка на настоящото състояние и бъдещото развитие на пазара по отношение на алтернативните горива в транспортния сектор и на развитието на инфраструктурата за алтернативни горива, като се има предвид интермодалният достъп до инфраструктурата на алтернативните горива и, когато е уместно, трансграничната приемственост;

б) национални цели и цели съгласно членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12, за които задължителните национални цели са определени в настоящия регламент;

в) национални цели и цели за разполагане на инфраструктура за алтернативни горива, свързани с точки (l), (m), (n), (o) и (p) от настоящия параграф, за които в настоящия регламент не са определени задължителни цели ;

г) политики и мерки, необходими за гарантиране на постигането на задължителните цели и цели, посочени в букви б) и в) от настоящия параграф;

д) мерки за насърчаване на внедряването на инфраструктура за алтернативни горива за затворени автопаркове, по -специално за електрически станции за зареждане и зареждане с водород за услуги за обществен транспорт и електрически станции за презареждане за споделяне на автомобили;

е) мерки за насърчаване и улесняване на разполагането на станции за презареждане на лекотоварни и тежкотоварни автомобили на частни места, които не са достъпни за обществеността;

ж) мерки за насърчаване на инфраструктурата за алтернативни горива в градските възли, по -специално по отношение на обществено достъпни пунктове за зареждане;

з) мерки за насърчаване на достатъчен брой обществено достъпни точки за презареждане с висока мощност;

i) мерки, необходими, за да се гарантира, че разполагането и експлоатацията на пунктове за презареждане, включително географското разпределение на двупосочните пунктове за зареждане, допринасят за гъвкавостта на енергийната система и за навлизането на възобновяема електроенергия в електрическата система;

й) мерки за гарантиране, че обществено достъпните пунктове за презареждане и зареждане с гориво са достъпни за възрастни хора, лица с намалена подвижност и с увреждания, които трябва да са в съответствие с изискванията за достъпност от приложение I и приложение III от Директива 2019/882;

к) мерки за премахване на възможни пречки по отношение на планирането, разрешаването и закупуването на инфраструктура за алтернативни горива;

л) план за разполагане на инфраструктура за алтернативни горива на летища, различна от доставка на електроенергия за неподвижни въздухоплавателни средства, по -специално за презареждане с водород и електричество за самолети;

м) план за разполагане на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, по -специално за електроенергия и водород, за пристанищни услуги, както е определено в Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета;

н) план за разполагане на инфраструктура за алтернативни горива в морски пристанища, различна от тази за втечнен природен газ и доставка на брегова електроенергия за използване от морски плавателни съдове, по-специално за водород, амоняк и електричество;

о) план за разполагане на алтернативни горива във вътрешния воден транспорт, по -специално както за водород, така и за електроенергия;

п) план за разполагане, включващ цели, ключови етапи и необходимо финансиране за водородни или акумулаторни електрически влакове в сегменти на мрежата, които няма да бъдат електрифицирани.

2. Държавите -членки гарантират, че националните политически рамки отчитат нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на тяхна територия, включително тези, за които има ограничени алтернативи на изкопаемите горива.

3. Държавите -членки гарантират, че националните политически рамки отчитат, когато е уместно, интересите на регионалните и местните власти, по -специално когато става въпрос за зареждане и зареждане на инфраструктура за обществен транспорт, както и тези на заинтересованите заинтересовани страни.

4. Когато е необходимо, държавите -членки си сътрудничат посредством консултации или съвместни политически рамки, за да гарантират, че мерките, необходими за постигане на целите на настоящия регламент, са съгласувани и координирани. По -специално, държавите -членки си сътрудничат по стратегиите за използване на алтернативни горива и разполагането на съответната инфраструктура във водния транспорт. Комисията подпомага държавите -членки в процеса на сътрудничество.

5. Мерките за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива са в съответствие със съответните правила за държавна помощ от ДФЕС.

6. Всяка държава -членка предоставя на обществеността своя проект на рамка за национална политика и гарантира, че на обществеността се предоставят ранни и ефективни възможности за участие в подготовката на проекта на рамка за национална политика.

7. Комисията оценява рамките проект за национална политика и може да издаде препоръки към дадена държава-членка не по-късно от шест месеца след тон той подаване на проекти на национални политически рамки, както е посочено в параграф 1. Тези препоръки могат, по-специално, адрес:

а) нивото на амбициозност на целите и задачите с оглед изпълнение на задълженията, посочени в членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12;

б) политики и мерки, свързани с целите и задачите на държавите -членки.

8. Всяка държава -членка надлежно взема предвид всички препоръки на Комисията в своята национална политическа рамка. Ако съответната държава -членка не отправи препоръка или значителна част от нея, тази държава -членка предоставя писмено обяснение на Комисията.

9. До 1 януари 2025 г. всяка държава -членка уведомява Комисията за окончателната си рамка на националната политика.

***Член 14***

***Отчитане***

1. Всяка държава -членка представя на Комисията самостоятелен доклад за напредъка по изпълнението на своята рамка на националната политика за първи път до 1 януари 2027 г. и на всеки две години след това.

2. Докладите за напредъка обхващат информацията, посочена в приложение I, и когато е целесъобразно, включват съответна обосновка относно нивото на постигане на националните цели и цели, посочени в член 13.

3. Регулаторният орган на държава -членка оценява най -късно до 30 юни 2024 г. и периодично на всеки три години след това, как разполагането и експлоатацията на пунктовете за презареждане биха могли да дадат възможност на електрическите превозни средства да допринесат допълнително за гъвкавостта на енергийната система, включително участието им на балансиращия пазар и по -нататъшното усвояване на възобновяема електроенергия. Тази оценка взема предвид всички видове пунктове за презареждане, независимо дали са публични или частни, и предоставя препоръки по отношение на типа, поддържащата технология и географското разпространение, за да се улесни възможността на потребителите да интегрират своите електрически превозни средства в системата. Той се прави публично достъпен. Въз основа на резултатите от оценката държавите -членки предприемат, ако е необходимо, подходящите мерки за разполагането на допълнителни точки за презареждане и ги включват в доклада си за напредъка, посочен в параграф 1. Оценката и мерките се вземат предвид от системните оператори в плановете за развитие на мрежата, посочени в член 32, параграф 3 и член 51 от Директива (ЕС) 2019/944.

4. Въз основа на данни от оператори на преносни системи и оператори на разпределителни системи, регулаторният орган на държава -членка оценява най -късно до 1 30 юни 2024 г. и периодично на всеки три години след това потенциалния принос на двупосочното таксуване за проникването на възобновяема електроенергия в електрическата система. Тази оценка се прави публично достояние. Въз основа на резултатите от оценката държавите -членки предприемат, ако е необходимо, подходящите мерки за коригиране на наличността и географското разпределение на двупосочните пунктове за презареждане, както в публични, така и в частни зони, и ги включват в доклада си за напредъка, посочен в параграф 1.

5. Комисията приема насоки и шаблони относно съдържанието, структурата и формата на националните рамки на политиката и съдържанието на националните доклади за напредъка, които трябва да бъдат представени от държавите -членки в съответствие с член 13, параграф 1 и шест месеца след датата посочени в член 24. Комисията може да приеме насоки и образци, за да улесни ефективното прилагане в целия Съюз на всички други разпоредби на настоящия регламент.

***Член 15***

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

1. До 1 януари 2026 г. Комисията оценява националната политическа рамка, нотифицирана от държавите -членки съгласно член 13, параграф 9 и представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно оценката на тези национални политически рамки и тяхната съгласуваност на Равнище на Съюза, включително първа оценка на очакваното ниво на постигане на националните цели и цели, посочени в член 13, параграф 1.

2. Комисията оценява докладите за напредъка, представени от държавите -членки съгласно член 14, параграф 1, и при необходимост издава препоръки на държавите -членки, за да гарантира постигането на целите и задълженията, определени в настоящия регламент. Следвайки тези препоръки, държавите -членки издават актуализация на своя доклад за напредъка в рамките на шест месеца след препоръките на Комисията.

3. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за своята оценка на докладите за напредъка съгласно член 14, параграф 1 една година след представянето на националните доклади за напредъка от държавите -членки. Тази оценка трябва да съдържа оценка на:

а) напредъкът, постигнат на ниво държави -членки при постигането на целите и задачите;

б) съгласуваността на развитието на равнището на Съюза.

4. Въз основа на националните рамки на политиката и националните доклади за напредъка на държавите -членки съгласно член 13, параграф 1 и член 14, параграф 1, Комисията публикува и редовно актуализира информация за националните цели и целите, представени от всяка държава -членка относно :

а) броя на обществено достъпните пунктове за зареждане и станции, отделно за пунктове за презареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства, и пунктове за презареждане, предназначени за тежкотоварни превозни средства, и в съответствие с категоризацията, предвидена в приложение III;

б) броя на обществено достъпните пунктове за зареждане с водород;

в) инфраструктурата за доставка на брегова електроенергия в морските и вътрешните пристанища на основната мрежа на TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T;

г) инфраструктурата за доставка на електроенергия за стационарни въздухоплавателни средства на летища от основната мрежа на TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T;

д) броя на пунктовете за зареждане на втечнен природен газ в морски и вътрешни пристанища на основната мрежа на TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T;

е) броят на обществено достъпните пунктове за зареждане на втечнен природен газ за моторни превозни средства;

ж) броя на обществено достъпните пунктове за зареждане на CNG за моторни превозни средства;

з) пунктове за зареждане и зареждане на други алтернативни горива в ядрото на TEN-T и всеобхватни морски и вътрешни пристанища;

и) пунктове за зареждане и зареждане на други алтернативни горива на летища от основната мрежа на TEN-T и цялостната мрежа на TEN-T;

й) пунктове за зареждане и зареждане на гориво за железопътен транспорт.

***Член 16***

***Проследяване на напредъка***

1. До 28 февруари на годината след влизането в сила на настоящия регламент и всяка година след това до същата дата, държавите -членки докладват на Комисията общата сумарна изходна мощност за презареждане, броя на публично достъпните пунктове за презареждане и броя на регистриран електрическа батерия и щепсел - в хибридни превозни средства, разположени на тяхна територия на 31 декември на предходната година, в съответствие с изискванията на приложение III.

2. Когато от доклада, посочен в параграф 1 от настоящия член, или от всяка налична информация на Комисията е видно, че държава -членка е изложена на риск да не изпълни своите национални цели, посочени в член 3, параграф 1, Комисията може да издаде констатация в този смисъл и да поиска съответната държава -членка да предприеме коригиращи мерки за постигане на националните цели. В рамките на три месеца след получаване на констатациите на Комисията, съответната държава -членка уведомява Комисията за коригиращите мерки, които планира да приложи за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1. Коригиращите мерки включват допълнителни действия, които държавата -членка предприема за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1, и ясен график за действия, които позволяват да се направи оценка на годишния напредък към постигането на тези цели. Когато Комисията установи, че коригиращите мерки са задоволителни, съответната държава -членка актуализира своя последен доклад за напредъка, посочен в член 14, с тези коригиращи мерки и го представя на Комисията.

***Член 17***

***Информация за потребителя***

1. Съответната, последователна и ясна информация се предоставя по отношение на моторните превозни средства, които могат редовно да се зареждат с отделни горива, пуснати на пазара, или да се презареждат от пунктове за презареждане. Тази информация се предоставя в ръководствата за моторни превозни средства, в пунктовете за зареждане с гориво и за зареждане, в моторните превозни средства и в търговските обекти на моторни превозни средства на тяхна територия. Това изискване се прилага за всички моторни превозни средства и техните ръководства за автомобили, пуснати на пазара след 18 ноември 2016 г.

2. Идентифицирането на съвместимостта на превозните средства и инфраструктурата, както и идентифицирането на горивата и съвместимостта на превозните средства, посочени в параграф 1, са в съответствие с техническите спецификации, посочени в точки 9.1 и 9.2 от приложение II. Когато такива стандарти се отнасят до графичен израз, включително схема за цветно кодиране, графичният израз трябва да бъде прост и лесен за разбиране и да бъде поставен по ясно видим начин:

а) върху съответните помпи и техните дюзи във всички точки за зареждане с гориво, считано от датата, на която горивата са пуснати на пазара; или

б) в непосредствена близост до всички капачки за пълнене на резервоари за гориво на моторни превозни средства, препоръчани и съвместими с това гориво, и в ръководствата за моторни превозни средства, когато такива моторни превозни средства се пускат на пазара след 18 ноември 2016 г.

3. Когато цените на горивата се показват на бензиностанция, при необходимост се показва сравнение между съответните единични цени, и по -специално за електроенергия и водород, за информационни цели, следвайки общата методология за сравнение на цените на единица алтернативно гориво, посочена в точка 9.3 от приложение II.

4. Когато европейските стандарти, определящи техническите спецификации на гориво, не включват разпоредби за етикетиране за съответствие с въпросните стандарти, когато разпоредбите за етикетиране не се отнасят до графичен израз, включващ схеми за цветно кодиране, или когато разпоредбите за етикетиране не са подходящи за постигане целите на настоящия регламент, Комисията може, за целите на единното прилагане на параграфи 1 и 2:

а) възлага на ESO да разработват спецификации за етикетиране за съвместимост,

б) приема актове за изпълнение, определящи графичния израз, включително схема за цветно кодиране, за съвместимост с горива, въведени на пазара на Съюза, които достигат ниво от 1 % от общия обем на продажбите, в оценката на Комисията, в повече от една държава -членка.

5. Когато се актуализират разпоредбите относно етикетирането на съответните европейски стандарти, приемат се актове за етикетиране или се разработват нови европейски стандарти за алтернативни горива, ако е необходимо, съответните изисквания за етикетиране се прилагат за всички пунктове за зареждане с гориво и презареждане и моторни превозни средства регистрирани на територията на държавите -членки 24 месеца след съответното им актуализиране или приемане.

***Член 18***

***Разпоредби за данни***

1. Държавите -членки назначават Организация за регистрация на идентификационни номера („IDRO“). IDRO издава и управлява уникални идентификационни кодове („ID“), за да идентифицира поне операторите на пунктове за презареждане и доставчиците на услуги за мобилност най -късно една година след датата, посочена в член 24 .

2. Операторите на обществено достъпни пунктове за презареждане и зареждане с гориво или, в съответствие с уговорката между тях, собствениците на тези пунктове, гарантират наличието на статични и динамични данни относно инфраструктурата за алтернативни горива, експлоатирани от тях, и позволяват достъп до тези данни чрез Национални точки за достъп безплатно. Следните типове данни се предоставят на разположение:

а) статични данни за обществено достъпни пунктове за зареждане и зареждане с гориво, експлоатирани от тях:

i) географско местоположение на точката за презареждане или зареждане с гориво,

(ii) брой съединители,

(iii) брой места за паркиране за хора с увреждания,

iv) информация за контакт на собственика и оператора на станцията за зареждане и зареждане с гориво.

б) допълнителни статични данни за обществено достъпни пунктове за зареждане, експлоатирани от тях:

и) идентификационни (ID) кодове, най -малко на оператора на точката за презареждане и доставчиците на услуги за мобилност, предлагащи услуги на тази точка за презареждане, както е посочено в параграф 1,

(ii) тип съединител,

(iii) вид ток (AC/DC),

iv) изходна мощност (kW),

в) динамични данни за всички пунктове за зареждане и зареждане с гориво, експлоатирани от тях:

i) експлоатационен статус (експлоатационен/в неизправност),

(ii) наличност (в употреба/ не се използва),

(iii) ad hoc цена.

3. Държавите-членки гарантират достъпността на данните на открита и недискриминационна основа до всички заинтересовани страни чрез тяхната национална точка за достъп при прилагане на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета.

4. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 17 на:

а) добавят допълнителни типове данни към посочените в параграф 2;

б) посочват елементи, свързани с формата на данните, честотата и качеството, при които тези данни се предоставят;

в) установяват подробни процедури, позволяващи предоставянето и обмена на данни, изисквани съгласно параграф 2.

***Член 19***

***Общи технически спецификации***

1. Нормалните точки за презареждане на електрически превозни средства, с изключение на безжични или индуктивни блокове, разгърнати или подновени от датата, посочена в член 24 , трябва да отговарят поне на техническите спецификации, посочени в точка 1.1 от приложение II.

2. Точките за презареждане с висока мощност за електрически превозни средства, с изключение на безжичните или индуктивните блокове, разгърнати или подновени от датата, посочена в член 24, трябва да отговарят поне на техническите спецификации, посочени в точка 1.2 от приложение II.

3. Публично достъпните пунктове за зареждане с водород, разгърнати или подновени от датата, посочена в член 24 , отговарят на техническите спецификации, посочени в точки 3.1, 3.2, 3.3 и 3.4 от приложение II.

4. Бреговите електроснабдителни инсталации за морски транспорт, разгърнати или подновени от датата, посочена в член 24 , отговарят на техническите спецификации, посочени в точки 4.1 и 4.2 от приложение II.

5. Точките за зареждане на CNG за моторни превозни средства, разгърнати или подновени от датата, посочена в член 24 , отговарят на техническите спецификации, посочени в точка 8 от приложение II.

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

7. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 17 на:

а) допълват настоящия член с общи технически спецификации, за да дадат възможност за пълна техническа оперативна съвместимост на инфраструктурата за презареждане и зареждане с гориво по отношение на физическите връзки и обмена на комуникации за областите, изброени в приложение II;

б) изменя приложение II, като актуализира препратките към стандартите, посочени в техническите спецификации, посочени в това приложение.

***Член 20***

***Правомощия***

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при условията, предвидени в настоящия член.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочени в членове 18 и 19, се предоставя на Комисията за срок от пет години от датата, посочена в член 24. Комисията изготвя доклад по отношение на делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди края на петгодишния период. Делегирането на правомощия се удължава мълчаливо за периоди с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не се противопоставят на това удължаване не по -късно от три месеца преди края на всеки период.

3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 18 и 19, може да бъде отменено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. Решението за отмяна прекратява делегирането на правомощия, посочени в това решение. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по -късна дата, посочена в него. Това не засяга валидността на всички делегирани актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява за това едновременно Европейския парламент и Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно членове 18 и 19, влиза в сила само ако не са изразени възражения нито от Европейския парламент, нито от Съвета в срок от два месеца от нотифицирането на този акт до Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са информирали Комисията, че няма да възразят. Този период се удължава с три месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

***Член 21***

***Процедура на комисията***

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не представи становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в срока за предаване на становището председателят на комитета реши така или обикновено мнозинство от членовете на комисията заявка.

***Член 22***

***Преглед***

До 31 декември 2026 г. Комисията преразглежда настоящия регламент и, когато е целесъобразно, представя предложение за неговото изменение.

 ***Член 23***

1. Отмяна Директива 2014/94/ЕС се отменя от датата, посочена в член 24.

2. Позоваванията на Директива 2014/94/ЕС се тълкуват като позовавания на настоящия регламент и се четат в съответствие с таблицата на съответствието, посочена в приложение IV.

 ***Член 24***

***Влизане в сила***

 Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

 Този регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.