

I

(Законодателни актове)

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2014/94/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 22 октомври 2014 година

за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) В съобщението си от 3 март 2010 г., озаглавено „Европа 2020: Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“, Комисията има за цел повишаване на конкурентоспособността и енергийната сигурност чрез по-ефективно използване на ресурсите и енергията.
- (2) В Бялата книга на Комисията от 28 март 2011 г., озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, се призовава за намаляване на зависимостта на транспорта от нефта. Това трябва да бъде постигнато чрез набор от политически инициативи, включително разработване на устойчива стратегия за алтернативните горива, както и на подходящата инфраструктура. В Бялата книга на Комисията се предлага също намаляване с 60 % спрямо равнището от 1990 г. на емисиите на парникови газове от транспорта до 2050 г.
- (3) Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ определя цел от 10 % за пазарния дял на възобновяемите източници в транспортните горива.
- (4) Въз основа на консултация със заинтересованите страни и националните експерти, както и на експертните знания и опит, отразени в съобщението на Комисията от 24 януари 2013 г., озаглавено „Чиста енергия за транспорта: Европейска стратегия за алтернативните горива“, електроенергията, водородът, биогоривата, природният газ и втечненият нефтен газ (ВНГ) бяха определени като основните алтернативни горива понастоящем с потенциал за дългосрочно заместване на нефта и от гледна точка на възможната им едновременна и комбинирана употреба, например чрез системи, използващи двугоривна технология.

⁽¹⁾ ОВ С 271, 19.9.2013 г., стр. 111.

⁽²⁾ ОВ С 280, 27.9.2013 г., стр. 66.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 15 април 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 29 септември 2014 г..

⁽⁴⁾ Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчване използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16).

- (5) „Източници на захранване“ означава всички алтернативни източници на енергия за транспорта, като електроенергия и водород, които не е необходимо да се отделят посредством окисляване чрез горене или без горене.
- (6) Синтетичните горива, заместители на дизеловите и бензиновите горива и керосина за реактивни двигатели, могат да бъдат добивани от различни изходни суровини чрез преобразуване на биомаса, газ, въглища или пластмасови отпадъци в течни горива, метан и диметиллов етер (ДМЕ). Синтетичните парафинови дизелови горива, като например хидрогенираните растителни масла (ХРМ) и дизелът по технология Fisher-Tropsch, са заменяеми и могат да бъдат смесвани с изкопаемо дизелово гориво в много високи съотношения или да бъдат използвани в чист вид във всички съществуващи или бъдещи дизелови превозни средства. Поради това тези горива могат да бъдат разпространявани, съхранявани и използвани с наличната инфраструктура. Синтетичните горива, заместители на бензина, като например метанол и други алкохоли, могат да бъдат смесвани с бензина и подлежат на техническа употреба с малки адаптации при съвременните технологии за превозни средства. Метанолът може да се използва в корабоплаването по вътрешните водни пътища и в морския транспорт на къси разстояния. Синтетичните и парафиновите горива имат потенциал да намалят използването на нефтените източници при снабдяването на транспорта с енергия.
- (7) ВНГ или автомобилният газ е алтернативно гориво, което се получава при преработване на природен газ и рафиниране на нефт и се отличава с по-нисък въглероден отпечатък и значително по-малки емисии на замърсители в сравнение с конвенционалните горива. Очаква се добиваният от различни видове биомаса био-ВНГ да прерасне в перспективна технология в средносрочен до дългосрочен план. ВНГ може да се използва в автомобилния транспорт (за автомобили и камиони) на всякакви разстояния. Възможна е употребата му в корабоплаването по вътрешните водни пътища и в морския транспорт на къси разстояния. Инфраструктурата за ВНГ е относително добре развита, като в Съюза вече са налице значителен брой станции за зареждане (приблизително 29 000). Тези станции за зареждане обаче са неравномерно разпределени и в много страни са малко на брой.
- (8) Без да се засяга определението за алтернативни горива в настоящата директива, следва да се отбележи, че съществуват още няколко типа чисти горива, които могат да представляват потенциални алтернативи на изкопаемите горива. При подбора на нови видове алтернативни горива следва да бъдат отчитани също така обещаващите резултати от научноизследователската и развойната дейност. Следва да бъдат разработени отворени по отношение на технологиите стандарти и законодателство, за да не се възпрепятства развитието на алтернативни горива и енергийни носители.
- (9) В доклада на групата на високо равнище CARS 21 от 6 юни 2012 г. се посочва, че липсата на хармонизирана инфраструктура за целия Съюз за алтернативни горива пречи на въвеждането на пазара на превозни средства, които използват алтернативни горива, и забавя ползите за околната среда от тях. В своето съобщение от 8 ноември 2012 г., озаглавено „CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа“ Комисията възприе основните препоръки от доклада на групата на високо равнище CARS 21 и представи план за действие, основан на тях. Настоящата директива е едно от ключовите обявени от Комисията действия във връзка с инфраструктурата за алтернативни горива.
- (10) Разпокъсването на вътрешния пазар поради некоординирано въвеждане на пазара на алтернативни горива следва да бъде избегнато. Поради това следва чрез координирани рамки за политиката на всички държави членки да се обезпечи дългосрочната сигурност, необходима за частните и публичните инвестиции в технологии за превозни средства и горива, както и в изграждане на инфраструктура, за да се постигне двойната цел за свеждане до минимум на зависимостта на транспорта от нефта и смекчаване на въздействието му върху околната среда. Поради това държавите членки следва да създадат национални рамки за политиката, които посочват техните национални краткосрочни и дългосрочни цели и подкрепящи действия за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива, включително разгръщането на необходимата инфраструктура, която трябва да бъде изградена, в тясно сътрудничество с регионалните и местните органи и със съответния отрасъл, като същевременно отчитат потребностите на малките и средните предприятия. При необходимост държавите членки следва да си сътрудничат с други съседни държави членки на регионално или макрорегионално равнище посредством консултации или съвместни рамки за политиката, по-специално когато трябва да се осигури цялостно покритие на инфраструктурата за алтернативни горива през националните граници или изграждането на нова инфраструктура в близост до националните граници, включително различни възможности за недискриминационен достъп до зарядни точки и точки за зареждане. Координирането на тези национални рамки за политиката и тяхната съгласуваност на равнището на Съюза следва да се подпомагат чрез осъществяване на сътрудничество между държавите членки и оценяване и докладване от страна на Комисията. С цел да се улесни докладването от страна на държавите членки на информацията, предвидена в приложение I, Комисията следва да приеме необвързващи насоки.
- (11) Необходим е координиран подход за задоволяването на дългосрочните енергийни потребности на всички видове транспорт. По-специално политиките следва да се основават на използването на алтернативни горива, като се поставя акцент върху специфичните нужди на всеки вид транспорт. При разработването на национални рамки за политика следва да се отчитат нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на територията на съответната държава членка, включително на тези, за които са налични ограничени алтернативи на изкопаемите горива.
- (12) Комисията следва да улеснява разработването и прилагането на националните рамки за политиката на държавите членки посредством обмен на информация и добри практики между държавите членки.

- (13) С цел популяризиране на алтернативните горива и разработване на съответната инфраструктура, националните рамки за политиката могат да съдържат няколко плана, стратегии или други документи във връзка с планирането, които са разработени отделно или по интегриран начин, или под друга форма, на съответното административно равнище, определено от държавите членки.
- (14) Горивата, включени в националните рамки за политиката, следва да бъдат допустими за мерки на равнището на Съюза и на национално равнище за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива, с цел обществената подкрепа да се съсредоточи върху координираното развитие на вътрешния пазар, насочено към мобилност в целия Съюз при използването на превозни средства и плавателни съдове, работещи с алтернативни горива.
- (15) Целта на настоящата директива не е да доведе до допълнително финансово обременяване на държавите членки или регионалните и местните власти. Следва да бъде възможно за държавите членки да прилагат настоящата директива, като използват широк набор от регулаторни и нерегулаторни стимули и мерки, в тясно сътрудничество с участниците от частния сектор, които следва да играят водеща роля при подпомагането на развитието на инфраструктурата за алтернативни горива.
- (16) В съответствие с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ може да се предоставя финансиране от Съюза за развитието на нови технологии и иновации, по-специално по отношение на декарбонизацията на транспорта. Освен това в посочения регламент се предвижда отпускането на допълнително финансиране за дейности, които използват взаимодействията между поне два от обхванатите от регламента сектори (а именно транспорт, енергетика и телекомуникации). И накрая Комисията се подпомага от Координационния комитет за Механизма за свързване на Европа (МСЕ) при координирането на работните програми, с цел да се даде възможност за покани за представяне на предложения за няколко сектора, така че да се използва в максимална степен възможното полезно взаимодействие между тези сектори. Следователно МСЕ следва да допринесе за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.
- (17) Рамковата програма „Хоризонт 2020“, установена с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, ще предоставя също така подкрепа за научни изследвания и иновации по отношение на превозни средства, използващи алтернативни горива, и на свързаната с тях инфраструктура, по-специално чрез общественото предизвикателство „Интелигентен, екологосъобразен и интегриран транспорт“. Този специфичен източник на финансиране следва също така да допринася за развитието на инфраструктурата за алтернативни горива и следва да бъде разглеждан изцяло като допълнителна възможност за осигуряване на устойчив пазар на мобилността в целия Съюз.
- (18) За да бъде даден импулс на инвестициите в устойчив транспорт и да се подкрепи разгръщането на цялостна мрежа от инфраструктура за алтернативни горива в Съюза, Комисията и държавите членки следва да подкрепят националните и регионалните мерки за развитие в тази област. Те следва да насърчават обмена на най-добри практики в разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива и нейното управление между местните и регионалните инициативи за развитие и за тази цел следва да поощряват използването на европейските структурни и инвестиционни фондове, по-специално Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд.
- (19) Мерките за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива следва да се изпълняват в съответствие с правилата за държавна помощ, съдържащи се в Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Държавите членки могат да сметнат за необходимо да предоставят подкрепа на операторите, засегнати от настоящата директива, в съответствие с приложимите правила за държавна помощ. Всички национални мерки за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива, за които Комисията е нотифицирана, следва да се оценяват без забавяне.
- (20) В насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) се отчита, че алтернативните горива служат поне частично като заместител на изкопаемите нефтени източници в енергоснабдяването на транспорта, допринасят за неговата декарбонизация и повишават екологичните показатели на транспортния сектор. По отношение на новите технологии и иновациите в насоките за развитието на TEN-T се поставя изискването TEN-T да създаде условия за декарбонизация на всички видове транспорт чрез стимулиране на енергийната ефективност, както и чрез въвеждане на системи за алтернативно задвижване и осигуряване на съответната инфраструктура. В насоките за TEN-T се поставя и изискването на пристанищата по вътрешните водни пътища и морските пристанища, на летищата и пътищата от основната мрежа, създадена с Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ („основната TEN-T мрежа“) да е осигурено наличие на алтернативни горива. В МСЕ —

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за установяване на „Хоризонт 2020“ — рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014—2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 104).

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

инструментът за финансиране на TEN-T, внедряването на тези нови технологии и иновации в рамките на основната TEN-T мрежа, включително инфраструктурата за алтернативни чисти горива, се посочва като допустимо за отпускане на безвъзмездни средства. Освен това разполагането на инфраструктурата за алтернативни чисти горива в рамките на по-широката всеобхватна мрежа ще може да получи финансова помощ от МСЕ под формата на обществени поръчки и финансови инструменти, като например облигации за проекти.

- (21) Биогоривата, определени в Директива 2009/28/ЕО, понастоящем са най-важният вид алтернативни горива и съставляват 4,7 % от общото количество горива, употребени от транспорта в Съюза през 2011 г. Те също могат да допринесат за съществено намаляване на цялостните емисии CO₂, ако са произведени по устойчив начин. Те биха могли да осигурят чиста енергия за транспорта във всичките му форми.
- (22) Липсата на хармонизирано развитие на инфраструктура за алтернативните горива в целия Съюз възпрепятства реализирането на икономии от мащаб по отношение на предлагането и мобилността в рамките на Съюза по отношение на търсенето. Трябва да бъдат изградени нови инфраструктурни мрежи, например за електроенергия, природен газ (втечен природен газ (ВПП) и компресиран природен газ (КПП) и водород, по целесъобразност. Важно е да бъдат отчитани различните етапи на развитие за всяка технология на горивата и свързаните с нея инфраструктури, включително зрелостта на стопанските модели за частните инвеститори и достъпността и приемането на алтернативните горива от ползвателите. Следва да се гарантира технологичната неутралност и националните рамки за политиката следва надлежно да вземат под внимание изискването за подкрепа на търговското развитие на алтернативни горива. Освен това при разработването на националните рамки за политиката следва да бъдат отчитани гъстотата на населението и географските характеристики.
- (23) Електроенергията има потенциала да увеличи енергийната ефективност на пътните превозни средства и да допринесе за намаляването на емисиите на CO₂ в транспорта. Тя представлява крайно необходим енергиен източник за използването на електрическите превозни средства, включително на превозните средства от категория L, посочени в Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾ и Регламент (ЕС) №168/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁽²⁾, които могат да допринесат за подобряването на качеството на въздуха и намаляването на шума в градските/крайградските агломерации и други гъстонаселени райони. Държавите членки следва да осигурят изграждане на публично достъпни зарядни точки за електрически превозни средства с подходящо покритие, за да се предостави възможност на електрическите превозни средства да се движат поне в градските/крайградските агломерации и други гъстонаселени райони и ако е целесъобразно, в рамките на определени от държавите членки мрежи. Броят на тези зарядни точки следва да се определи, като се вземе предвид очакваният брой на регистрираните електрически превозни средства до края на 2020 г. във всяка държава членка. За ориентир подходящият среден брой зарядни точки следва да съответства на минимум една зарядна точка на всеки 10 автомобили, като също се отчита и видът автомобили, технологията за зареждане и наличните частни зарядни точки. Следва да се инсталират подходящ брой публично достъпни зарядни точки, по-специално на станциите на обществен транспорт, като пристанищни пътнически терминали, летища или железопътни гари. Частните собственици на електрически превозни средства са зависими в голяма степен от достъпа до зарядни точки в колективни паркинги, като например в жилищни блокове, офис сгради и търговски обекти. Публичните органи следва да предприемат мерки за подпомагане на ползвателите на такива превозни средства, като създадат условия предприемачите и управителите на обекти да осигурят подходящата инфраструктура с достатъчно зарядни точки за електрически превозни средства.
- (24) Държавите членки следва да гарантират изграждането на публично достъпна инфраструктура за снабдяване с електроенергия на моторни превозни средства. При определянето на подходящ брой публично достъпни зарядни точки в своите национални рамки за политиката за държавите членки следва да бъде възможно да вземат предвид броя на съществуващите на тяхната територия публично достъпни зарядни точки, както и спецификациите за тях, за да решат дали да насочат усилията си към разгръщането на зарядни точки с нормална или голяма мощност.
- (25) Електромобилността е бързо развиваща се област. Настоящите технологии за заряден интерфейс включват кабелни конектори, но бъдещите технологии за интерфейс, като безжичното зареждане или замяната на акумулатори, трябва също да се вземат предвид. Законодателството трябва да гарантира улесняването на технологичните иновации. Ето защо настоящата директива следва да се актуализира по целесъобразност, за да се вземат предвид бъдещите стандарти за технологии, като безжичното зареждане или замяната на акумулатори.
- (26) Публично достъпната зарядна точка или точка за зареждане може да включва например зарядни точки или точки или устройства за зареждане, които са частна собственост и обществеността получава достъп до тях чрез регистрационни карти или такси, зарядни точки или точки за зареждане при схеми за общо ползване на автомобили на разменни начала, които позволяват достъп на ползватели от трети страни чрез абонамент, или зарядни точки или точки за зареждане на публичен паркинг. Зарядните точки или точките за зареждане, които позволяват физически достъп на частни ползватели чрез разрешение или абонамент, следва да се смятат за публично достъпни зарядни точки или точки за зареждане.

(1) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

(2) Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52).

- (27) Електроенергията и водородът са особено привлекателни източници на захранване с оглед на използването на електрически превозни средства/превозни средства с горивни клетки от категория L в градските/крайградските агломерации и други гъсто населени райони, което може да допринесе за подобряване на качеството на въздуха и намаляване на шума. Електромобилността дава значителен принос за постигането на амбициозните цели, които Съюзът си е поставил за 2020 г. в областта на климата и енергетиката. Действително Директива 2009/28/ЕО, транспонирана от държавите членки до 5 декември 2010 г., определя задължителни цели за всички държави членки по отношение на дела на енергията от възобновяеми източници, така че до 2020 г. да бъде постигната целта на Съюза за дял на енергията от възобновяеми източници, възлизащ най-малко на 20 %, и 10-процентен дял от тази енергия от възобновяеми източници, конкретно използван в транспортния сектор.
- (28) При зареждането на електрически превозни средства, осъществявано от зарядните точки, следва да се използват интелигентни измервателни системи, ако е технически и финансово целесъобразно, за да се допринесе за стабилността на електроенергийната система, като акумулаторите се зареждат от мрежата по време на ниско общо потребление на електроенергия и се създават възможности за безопасна и гъвкава обработка на данните. В дългосрочен план това може също да позволи акумулаторите на електрическите превозни средства да захранват обратно мрежата в моменти на високо общо потребление на електроенергия. Съгласно определението в Директива 2012/27/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ интелигентните измервателни системи дават възможност за предоставяне в реално време на данни, необходими, за да се гарантира стабилността на мрежата и да се насърчава рационалното използване на услугите за зареждане. Интелигентните измервателни системи предоставят точна и прозрачна информация относно разходите и наличността на услугите за зареждане, като при това насърчават зареждането в ненатоварени периоди, което означава във време на ниско общо потребление на електроенергия и на ниски цени на енергията. Използването на интелигентни измервателни системи оптимизира зареждането, което е от полза както за електроенергийната система, така и за потребителите.
- (29) По отношение на зарядните точки за електрическите превозни средства, които не са публично достъпни, държавите членки следва да имат за цел да проучат техническата и финансовата осъществимост на постигането на полезно взаимодействие с плановете за въвеждане на интелигентни измервателни системи съгласно задължението по приложение I, точка 2 от Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾. Операторите на разпределителни системи играят важна роля по отношение на зарядните точки. При изпълнението на задачите си операторите на разпределителни системи, някои от които могат да бъдат част от вертикално интегрирано предприятие — собственик или оператор на зарядни точки, следва да си сътрудничат на недискриминационна основа с всички други собственици или оператори на зарядни точки, като по-специално предоставят информацията, необходима за ефикасния достъп до системата и нейното ефикасно използване.
- (30) При разработването на инфраструктура за електрически превозни средства взаимодействието на тази инфраструктура с електроенергийната система, както и с електроенергийната политика на Съюза, следва да бъде в съответствие с принципите, установени съгласно Директива 2009/72/ЕО. Създаването и експлоатацията на зарядни точки за електрически превозни средства следва да се развият като конкурентен пазар с открит достъп за всички страни, заинтересовани от разгръщането или експлоатацията на зарядната инфраструктура.
- (31) Достъпът на доставчиците на електроенергия в Съюза до зарядните точки следва да не засяга дерогациите по член 44 от Директива 2009/72/ЕО.
- (32) През 2010 г. Комисията предостави мандат (M468) на европейските организации по стандартизация (ЕОС) да издават нови стандарти или да преразглеждат съществуващите стандарти, с цел да се гарантира оперативната съвместимост и връзката между зарядната точка от електроснабдителната мрежа и съответното зарядно устройство на електрическите превозни средства. CEN/CENELEC създаде целева група, която публикува доклад през октомври 2011 г. Макар че докладът съдържа редица препоръки, не се стигна до консенсус за избирането на един стандартен интерфейс. Поради това са необходими допълнителни действия на политиката с цел да се осигури непатентовано решение, осигуряващо оперативна съвместимост в целия Съюз.
- (33) Интерфейсът за зареждане на електрически превозни средства може да включва няколко открити контакта или конектори за превозното средство, стига един от тях да съответства на техническите спецификации, установени в настоящата директива, така че да е възможно зареждането съгласно различни стандарти. При все това направеният с настоящата директива избор на общите за целия Съюз конектори за електрически превозни средства (тип 2 и тип „Combo 2“) не следва да е в ущърб на държавите членки, които вече са инвестирали в разполагането на други стандартизирани технологии за зарядни точки, и не следва да засяга съществуващите зарядни точки, разположени преди влизането в сила на настоящата директива. Електрическите превозни средства, които са в движение преди влизането в сила на настоящата директива, следва да могат да зареждат дори ако са проектирани за зареждане от зарядни точки, които не съответстват на техническите спецификации, установени в настоящата директива. Изборът на оборудване за зарядни точки с нормална или голяма мощност следва да бъде в съответствие с приложимите на национално равнище специфични изисквания за безопасност.

⁽¹⁾ Директива 2012/27/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно енергийната ефективност, за изменение на директиви 2009/125/ЕО и 2010/30/ЕС и за отмяна на директиви 2004/8/ЕО и 2006/32/ЕО (ОВ L 315, 14.11.2012 г., стр. 1).

⁽²⁾ Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за отмяна на Директива 2003/54/ЕО (ОВ L 211, 14.8.2009 г., стр. 55).

- (34) Брегови съоръжения за снабдяване с електроенергия могат да служат за снабдяване на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища с чиста енергия, по-специално в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, в които качеството на въздуха и нивото на шума са влошени. Бреговото електроснабдяване може да допринесе за намаляването на въздействието върху околната среда на корабите, плаващи по море, и на плавателните съдове по вътрешните водни пътища.
- (35) Стандартизацията на бреговото електроснабдяване не следва да затруднява използването на системи, които са инсталирани преди влизането в сила на настоящата директива. По-специално държавите членки следва да осигурят възможност за поддръжка и подобряване на съществуващите системи, така че да се гарантира тяхната ефикасна употреба през целия им жизнен цикъл, без да се изисква пълно съответствие с техническите спецификации, установени в настоящата директива.
- (36) Захранването с електроенергия на стационарни самолети на самите летища може да доведе до намаляване на потреблението на гориво и на равнището на шума, до подобряване на качеството на въздуха и до намаляване на въздействието върху изменението на климата. Ето защо държавите членки следва да гарантират, че потребността от инсталиране на захранване с електроенергия на летищата се взема предвид в техните национални рамки за политиката.
- (37) Степента на пазарно навлизане на моторните превозни средства, задвижвани с водород, включително превозните средства от категория L, задвижвани с водород, понастоящем е много малка, но изграждането на достатъчна инфраструктура за зареждане с водород е от съществено значение за по-широкото използване на моторните превозни средства, задвижвани с водород.
- (38) Държавите членки, които решат да включат точки за зареждане с водород в своите национални рамки за политиката, следва да направят необходимото за изграждането на публично достъпна инфраструктура за снабдяване с водород на моторни превозни средства, които да позволят движението на моторни превозни средства, задвижвани с водород, в рамките на определените от тези държави членки мрежи. При целесъобразност следва да се вземат предвид трансгранични връзки, което да позволи движението на моторни превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз.
- (39) Що се отнася до превозните средства на природен газ, понастоящем в Съюза са в експлоатация около 3 000 точки за зареждане. Допълнителни точки за зареждане могат да бъдат изградени и снабдявани от съществуващите добре развити мрежи за разпространение на природен газ в Съюза, при условие че качеството на газа е подходящо за употреба в съществуващите и напредналите технологично газови превозни средства. Настоящата мрежа за разпространение на природен газ може да бъде допълнена с местни точки за зареждане, които използват произвеждан на място биометан.
- (40) Общата инфраструктура за природен газ изисква общи технически спецификации за нейното техническо оборудване, както и за качеството на газа. Качеството на природния газ, използван в Съюза, зависи от неговия произход, съставките му, например биометан, смесен с природен газ, и от начина, по който се оперира с природния газ в разпределителната верига. Ето защо един широк набор от технически характеристики може да попречи на оптималното използване на двигателите и да намали тяхната енергийна ефективност. Във връзка с това техническият комитет CEN/TC 408 — комитет за проект разработва набор от спецификации за качеството на природния газ, използван в транспорта, и за впръскването на биометан в мрежата за природен газ.
- (41) Чрез своите национални рамки за политиката държавите членки следва да направят необходимото за изграждането на подходящ брой публично достъпни точки за зареждане за снабдяване на моторни превозни средства с КПП или компресиран биометан, с цел да се даде възможност моторните превозни средства с КПП да се движат в градските/крайградските агломерации и други гъсто населени райони, както и на цялата територия на Съюза, най-малкото в рамките на съществуващата основна TEN-T мрежа. При създаването на своите мрежи за снабдяване на моторни превозни средства с КПП държавите членки следва да направят необходимото за инсталирането на публично достъпни точки за зареждане, като вземат предвид минималния обхват на моторните превозни средства с КПП. За ориентир необходимото средно разстояние между точките за зареждане следва да бъде приблизително 150 km. За да се създадат условия за функциониране на пазара и за оперативна съвместимост, всички точки за зареждане с КПП на моторни превозни средства следва да осигуряват газ с качество, което се изисква за употреба в превозни средства с КПП, използващи настоящи и напреднали технологии.
- (42) ВПГ е привлекателна алтернатива като гориво за плавателни съдове, годно да покрие изискванията за намаляване на съдържанието на сярна в корабните горива в зоните с контрол на серните емисии, които се отнасят за половината от корабите, извършващи европейски морски транспорт на къси разстояния, и които са предвидени в Директива 2012/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾. Основната мрежа от точки за зареждане с ВПГ на морските пристанища и на пристанищата по вътрешните водни пътища следва да бъде изградена най-късно до края съответно на 2025 г. и 2030 г. Точките за зареждане за ВПГ включват, *inter alia*, терминали за ВПГ, резервоари, подвижни контейнери, бункеровъчни плавателни съдове и шлепове. Първоначалното съсредоточаване върху основната мрежа не следва да изключва възможността в дългосрочен план ВПГ да е на разположение също така в

⁽¹⁾ Директива 2012/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за изменение на Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на съдържанието на сярна в корабните горива (ОВ L 327, 27.11.2012 г., стр. 1).

пристанища извън основната мрежа, по-специално в пристанища, които са важни за корабите, които не извършват транспортни операции. Решението за местоположението на точките за зареждане с ВПГ в пристанищата следва да се основава на анализ на разходите и ползите, включително проучване на ползите за околната среда. Следва да бъдат взети предвид и приложимите разпоредби, свързани с безопасността. Разгръщането на инфраструктурата за ВПГ, предвидено в настоящата директива, не следва да възпрепятства развитието на други потенциално предстоящи енергийноефективни алтернативни горива.

- (43) Комисията и държавите членки следва да се стремят да изменят Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища, сключено в Женева на 26 май 2000 г., с последващите му изменения (ADN), за да се даде възможност за широкомащабно транспортиране на ВПГ по вътрешните водни пътища. Произтичащите от това изменения следва да станат приложими към целия транспорт на територията на Съюза чрез адаптирането на приложение III, раздел III.1 от Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾. Директива 2006/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ следва да бъде изменена, където това е необходимо, за да се даде възможност за ефикасно и безопасно използване на ВПГ за задвижване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища. Предложените изменения не следва да противоречат на разпоредбите на ADN, приложимо на територията на Съюза по силата на приложение III, раздел III.1 към Директива 2008/68/ЕО.
- (44) Държавите членки следва да осигурят подходяща разпределителна система между станциите за съхранение и точките за зареждане с ВПГ. Що се отнася до автомобилния транспорт, наличността и географското местоположение на товарните пунктове за автомобилни цистерни за ВПГ са от ключово значение, за да се развие икономически устойчива мобилност, основаваща се на ВПГ.
- (45) ВПГ, включително втечненият биометан, би могъл също да предложи ефективна по отношение на разходите технология, която да позволи на тежкотоварните превозни средства да се съобразят със строгите ограничения за емисиите на замърсители в стандартите Евро VI, съгласно посоченото в Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾.
- (46) Основната TEN-T мрежа следва да бъде основата за разгръщането на инфраструктурата за ВПГ, тъй като обхваща основните потоци на движението и позволява да се извлекат ползи от мрежата. При създаването на своите мрежи за снабдяване на тежкотоварни моторни превозни средства с ВПГ държавите членки следва да осигурят инсталирането на публично достъпни точки за зареждане, най-малкото в рамките на съществуващата основна TEN-T мрежа, на подходящи разстояния, съобразени с минималния пробег на тежкотоварните моторни превозни средства с ВПГ. Ориентировъчното необходимо средно разстояние между точките за зареждане следва да бъде приблизително 400 km.
- (47) Разполагането на точките за зареждане, както за ВПГ, така и за КПГ, следва да бъде координирано по подходящ начин с изпълнението на основната TEN-T мрежа.
- (48) Подходящ брой публично достъпни точки за зареждане за ВПГ и КПГ следва да бъдат изградени до 31 декември 2025 г., най-малкото в рамките на съществуващата основна TEN-T мрежа към тази дата, а впоследствие и в другите ѝ части, където те са достъпни за превозни средства.
- (49) Поради нарастващото многообразие на видовете горива за моторни превозни средства, свързано с увеличаващата се автомобилна мобилност на гражданите навсякъде в Съюза, е необходимо на ползвателите на превозни средства да се осигури ясна и лесна за разбиране информация за наличните горива на станциите за зареждане и за съвместимостта на техните превозни средства с различните горива или зарядни точки, налични на пазара в Съюза, без да се засяга Директива 2009/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾. Държавите членки следва да могат да решат да приложат тези информационни мерки и спрямо превозните средства в движение.
- (50) В случай че липсва европейски стандарт за дадено алтернативно гориво, на държавите членки следва да се позволи да използват други стандарти за информация за ползвателите и етикетирание.

⁽¹⁾ Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

⁽²⁾ Директива 2006/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 г. за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища и за отмяна на Директива 82/714/ЕИО на Съвета (ОВ L 389, 30.12.2006 г., стр. 1).

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Директива 2009/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за изменение на Директива 98/70/ЕО по отношение на спецификацията на бензина, дизеловото гориво и газьола и за въвеждане на механизъм за наблюдение и намаляване на нивата на емисиите на парникови газове и за изменение на Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на спецификацията на горивото, използвано от плавателни съдове по вътрешните водни пътища, и за отмяна на Директива 93/12/ЕИО (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 88).

- (51) Ясната и лесно съпоставима информация относно цените на различните горива би могла да изиграе важна роля за това ползвателите да могат да направят по-точна преценка за относителните разходи за отделните горива, налични на пазара. Ето защо, когато се посочват цените на горивата на станция за зареждане с гориво, по-специално цените на природния газ и водорода, следва да бъде възможно да се посочи с информационна цел цената им за единица, съпоставена с тази на конвенционалните горива, например „еквивалент на 1 литър бензин“.
- (52) С нарастващото многообразие на видовете горива за моторни превозни средства е необходимо на ползвателите на превозни средства да се предоставят данни относно географското местоположение на публично достъпните зарядни точки и точки за зареждане с алтернативни горива, обхванати от настоящата директива. Следователно когато дружества или уебсайтове предоставят тази информация, следва да бъде осигурен открит и недискриминационен достъп до нея на всички ползватели.
- (53) От особено значение за определянето на политики въз основа на факти на всички равнища е да се събират най-добри практики и съгласувани данни чрез мониторингови дейности, като „Портала за чисти превозни средства“ и „Европейската обсерватория за електромобилност“.
- (54) Ключова информация относно наличността на зарядни точки и точки за зареждане и всяка друга информация, необходима за мобилността в целия Съюз, следва да се включи, ако е приложимо, в рамките на информационните услуги за движението по пътищата и за пътуванията като част от интелигентната транспортна система.
- (55) С цел да се осигури адаптирането на разпоредбите на настоящата директива към пазарното развитие и техническия прогрес, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с техническите спецификации на зарядните точки и точките за зареждане и съответните стандарти. От особена важност е по време на подготовителната си работа Комисията да следва обичайната си практика и да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (56) Международната морска организация (ММО) разработва единни и международно признати стандарти за безопасност и екологични стандарти за морския транспорт. Предвид глобалното естество на морския транспорт следва да се избягват противоречията с международните стандарти. Ето защо Съюзът следва да гарантира, че техническите спецификации за морския транспорт, приети съгласно настоящата директива, съответстват на приетите от ММО международни правила.
- (57) Техническите спецификации за оперативна съвместимост на зарядните точки и точките за зареждане следва да бъдат уточнени в европейски или международни стандарти. Европейските организации по стандартизация следва да приемат европейски стандарти в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾, като тези стандарти следва да се основават на съществуващите международни стандарти или текущата международна дейност по стандартизация, когато е приложимо. За стандарти, които все още не са приети, работата следва да се основава на стандарти в процес на изготвяне: Насоки относно системи и инсталации за снабдяване с ВПГ като гориво за кораби (ISO/DTS 18683), Станции за зареждане с природен газ — ВПГ станции за зареждане на превозни средства (ISO/DIS 16924) и Станции за зареждане с природен газ — КПГ станции за зареждане на превозни средства (ISO/DIS 16923). На Комисията следва да бъде предоставено правомощието за актуализиране на референтните номера на техническите спецификации, включени в европейските или международните стандарти, посредством делегираните актове.
- (58) При прилагането на настоящата директива Комисията следва да се консултира със съответните експертни групи, най-малкото с Европейската експертна група по бъдещи транспортни горива, която се състои от експерти от промишлеността и гражданското общество, както и със съвместната експертна група „Транспорт и околна среда“, която включва експерти от държавите членки.
- (59) Комисията създаде експертна група, наречена „Европейски форум за устойчиво корабоплаване“ (ESSF), която да я подпомага при изпълнението на дейностите на Съюза в областта на устойчивостта на морския транспорт. В рамките на ESSF беше създадена подгрупата за морски ВПГ, чийто мандат е да предложи на ESSF разработването на стандарти или правила за морски ВПГ, използван като гориво за кораби, обхващащи техническите и оперативните аспекти, аспектите на безопасността, сигурността, обучението и екологичните аспекти на зареждането на кораби с ВПГ. Също така беше създаден Комитет за създаването на технически стандарти (CESTE), който да се

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

занимава с техническите стандарти в областта на корабоплаването по вътрешни водни пътища. От особена важност е преди приемането на делегирани актове относно изискванията за зареждане на плавателни съдове с ВПГ, включително свързаните с него аспекти на сигурността, Комисията да следва обичайната си практика и да проведе консултации с експерти, включително с ESSF и CESTE.

- (60) Централната комисия за корабоплаването по река Рейн (CCNR) е международна организация, която се занимава с всички въпроси на корабоплаването по вътрешни водни пътища. Комисията за река Дунав е международна организация, която осигурява и развива свободното корабоплаване по Дунав. От особена важност е преди приемането на делегирани актове относно корабоплаването по вътрешни водни пътища Комисията да следва обичайната си практика и да проведе консултации с експерти, включително с CCNR и Комисията за река Дунав.
- (61) Когато се разглеждат въпроси, свързани с настоящата директива, които не се отнасят до изпълнението ѝ или до нарушения, от експерти в качеството им на експертни групи, Европейският парламент следва да получи пълната информация и документация и когато е целесъобразно, покана да присъства на съответните заседания.
- (62) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия за определяне на общите процедури и спецификации. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.
- (63) За да гарантира, че алтернативните горива за транспорта са с качеството, което се изисква за използването им в двигатели по сегашни или бъдещи технологии и че те осигуряват екологични показатели на високо равнище по отношение на CO₂ и емисиите на други замърсители, Комисията следва да осъществява наблюдение на въвеждането им на пазара. За тази цел Комисията следва, ако е целесъобразно, да предложи необходимите правни мерки, за да се гарантира хармонизирано високо равнище на качеството на горивата в целия Съюз.
- (64) С цел постигането на възможно най-широко използване на алтернативни горива за транспорта при осигуряване на технологична неутралност и насърчаването на устойчива електрическа мобилност в целия Съюз Комисията следва, ако счете за необходимо, да предприеме подходящи мерки, като приемането на план за действие за изпълнението на стратегията, установена в съобщението, озаглавено „Чиста енергия за транспорта: Европейска стратегия за алтернативните горива“. За тази цел Комисията би могла да вземе предвид потребностите на отделните пазари и развитието в държавите членки.
- (65) Доколкото целта на настоящата директива, а именно насърчаване на широко развитие на пазара на алтернативни горива, не може да бъде постигната в достатъчна степен самостоятелно от държавите членки, а поради необходимостта от действие в отговор на търсенето на критичната маса на превозни средства, работещи с алтернативни горива, и на ефективни по отношение на разходите разработки от страна на европейската промишленост, както и за да позволи мобилност в рамките на целия Съюз на превозни средства, работещи с алтернативни горива, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

Настоящата директива установява обща рамка от мерки за разгръщането в Съюза на инфраструктура за алтернативни горива, с цел да се сведе до минимум зависимостта от нефта и да се смекчи въздействието на транспорта върху околната среда. Настоящата директива определя минималните изисквания за изграждането на инфраструктурата за алтернативни горива, включително зарядни точки за електрически превозни средства и точки за зареждане с природен газ (ВПГ и КПП) и водород, които да бъдат изпълнени посредством национални рамки за политиката на държавите членки, както и общи технически спецификации за тези зарядни точки и точки за зареждане, както и изисквания за информацията за ползвателите.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- 1) „алтернативни горива“ означава горива или източници на захранване, които поне отчасти служат за заместител на ископаемите нефтени източници при снабдяването с енергия на транспорта и имат потенциал да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор. Те включват, *inter alia*:
 - електроенергия,
 - водород,
 - биогорива, както са определени в член 2, буква и) от Директива 2009/28/ЕО,
 - синтетични и парафинови горива,
 - природен газ, включително биометан, в газообразна форма (компресиран природен газ — (КПГ) и втечнена форма (втечнен природен газ — (ВПГ), и
 - втечнен нефтен газ (ВНГ);
- 2) „електрическо превозно средство“ означава моторно превозно средство със задвижване, включващо поне един непериодичен електроуред като преобразувател на енергия с презаредима електрическа система за акумулиране на енергия, която може да бъде зареждана от външен източник;
- 3) „зарядна точка“ означава интерфейс, с помощта на който може да се зарежда по едно електрическо превозно средство или да се заменя акумулаторът на едно електрическо превозно средство;
- 4) „зарядна точка с нормална мощност“ означава зарядна точка, която дава възможност за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство с мощност по-малка от или равна на 22 kW, като се изключват устройства с мощност по-малка от или равна на 3,7 kW, които са инсталирани в частни домакинства или чието основно предназначение не е зареждането на електрически превозни средства и които не са публично достъпни;
- 5) „зарядна точка с голяма мощност“ означава зарядна точка, която дава възможност за пренос на електроенергия към електрическо превозно средство, като мощността е по-голяма от 22 kW;
- 6) „брегово електроснабдяване“ означава снабдяване с електроенергия от стоянка на брега, посредством стандартизиран интерфейс, на морски кораби или плавателни съдове по вътрешните водни пътища на пристан;
- 7) „публично достъпна зарядна точка или точка за зареждане“ означава зарядна точка или точка за зареждане с алтернативно гориво, която предоставя недискриминационен достъп на ползвателите в целия Съюз. Недискриминационният достъп може да включва различни условия за установяване на автентичността, използване и плащане;
- 8) „точка за зареждане“ означава съоръжение за зареждане, предназначено за снабдяване с всякакъв вид гориво, с изключение на ВПГ, посредством фиксирана или подвижна инсталация;
- 9) „точка за зареждане с ВПГ“ означава съоръжение за зареждане, предназначено за снабдяване с ВПГ, което може да бъде фиксирано или подвижно, или съоръжение, разположено в морето, или друга система.

Член 3

Национални рамки за политиката

1. Всяка държава членка приема национална рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура. Рамката съдържа най-малко следните елементи:

- оценка на актуалното състояние и на бъдещото развитие на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор, включително с оглед на тяхното евентуално едновременно и комбинирано използване, както и на разработването на инфраструктура за алтернативни горива, като се отчита и трансграничната ѝ непрекъснатост, когато това е от значение,

- национални краткосрочни и дългосрочни цели съгласно член 4, параграфи 1, 3 и 5, член 6, параграфи 1, 2, 3, 4, 6, 7 и 8 и ако е целесъобразно — член 5, параграф 1, за разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива. Тези национални краткосрочни и дългосрочни цели се определят и могат да бъдат преразглеждани въз основа на оценката на търсенето на национално и регионално равнище или на равнището на целия Съюз, като същевременно се осигури съответствие с минималните изисквания за инфраструктурата, предвидени в настоящата директива,
 - мерки, необходими, за да се гарантира постигането на националните краткосрочни и дългосрочни цели, съдържащи се в националната рамка за политиката,
 - мерки, които могат да насърчат разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в публичните транспортни услуги,
 - определяне на градски/крайградски агломерации, на други гъстонаселени райони и на мрежи, които, в зависимост от нуждите на пазара, да бъдат оборудвани с публично достъпни зарядни точки в съответствие с член 4, параграф 1,
 - определяне на градски/крайградски агломерации, на други гъстонаселени райони и на мрежи, които, в зависимост от нуждите на пазара, да бъдат оборудвани с точки за зареждане с КПП в съответствие с член 6, параграф 7,
 - оценка на необходимостта от инсталиране на точки за зареждане с ВПП извън основната TEN-T мрежа,
 - отчитане на необходимостта от инсталиране на електроснабдяване на летищата за използване в стационарни самолети.
2. Държавите членки следва да гарантират, че националните рамки за политиката отчитат нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на техните територии, включително на тези, за които са налични ограничен брой алтернативи на ископаемите горива.
3. Националните рамки за политиката отчитат, където е целесъобразно, интересите на регионалните и местните органи, както и на съответните заинтересовани лица.
4. При необходимост държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки за политиката, за да гарантират, че мерките, необходими за постигането на целите на настоящата директива, са съгласувани и координирани.
5. Мерките за подпомагане на инфраструктурата за алтернативни горива се изпълняват в съответствие с правилата за държавна помощ, съдържащи се в ДФЕС.
6. Националните рамки за политиката са в съответствие с приложимото законодателство на Съюза в областта на опазването на околната среда и климата.
7. Държавите членки нотифицират Комисията за своите национални рамки за политиката до 18 ноември 2016 г.
8. Въз основа на националните рамки за политиката Комисията публикува и редовно актуализира информацията относно националните дългосрочни и краткосрочни цели, предоставена от всяка държава членка по отношение на:
- броя публично достъпни зарядни точки,
 - точките за зареждане с ВПП на морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища,
 - публично достъпните точки за зареждане с ВПП на моторни превозни средства,
 - публично достъпните точки за зареждане с КПП на моторни превозни средства.
- Където е приложимо се публикува и информация по отношение на следното:
- публично достъпните точки за зареждане с водород,
 - инфраструктурата за брегово електроснабдяване на морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища,
 - инфраструктурата за електроснабдяване на стационарни самолети.
9. Комисията оказва съдействие на държавите членки при докладването по националните рамки за политиката чрез насоките, посочени в член 10, параграф 4, тя извършва оценка на съгласуваността на националните рамки за политиката на равнището на Съюза и оказва съдействие на държавите членки в процеса на сътрудничество, предвиден в параграф 4 от настоящия член.

Член 4

Снабдяване на транспорта с електроенергия

1. Посредством националните си рамки за политиката държавите членки осигуряват до 31 декември 2020 г. инсталирането на подходящ брой публично достъпни зарядни точки, за да гарантират, че електрическите превозни средства могат да се движат поне в градските/крайградските агломерации и други гъстонаселени райони и където е подходящо, в рамките на определените от държавите членки мрежи. Броят на тези зарядни точки се определя, като се вземе предвид, *inter alia*, очакваният брой на регистрираните електрически превозни средства до края на 2020 г., посочен в техните национални рамки за политиката, както и най-добрите практики и препоръки, представени от Комисията. Ако е целесъобразно, се вземат предвид специфичните потребности, свързани с инсталирането на публично достъпни зарядни точки на станциите на публичния транспорт.
 2. Комисията извършва оценка на прилагането на изискванията в параграф 1 и ако е целесъобразно, представя предложение за изменение на настоящата директива, като взема предвид развитието на пазара на електрически превозни средства, за да гарантира инсталирането на допълнителни публично достъпни зарядни точки във всяка държава членка до 31 декември 2025 г. поне в рамките на основната TEN-T мрежа, в градските/крайградските агломерации и други гъстонаселени райони.
 3. Освен това държавите членки предприемат мерки в своите национални рамки за политиката за насърчване и улесняване на разгръщането на зарядни точки, които не са публично достъпни.
 4. Държавите членки гарантират, че зарядните точки с нормална мощност за електрически превозни средства, с изключение на устройствата за безжично или индуктивно зареждане, изградени или обновени след 18 ноември 2017 г., отговарят най-малко на техническите спецификации, определени в приложение II, точка 1.1, и на действащите специфични изисквания за безопасност на национално равнище.
- Държавите членки гарантират, че зарядните точки с голяма мощност за електрически превозни средства, с изключение на устройствата за безжично или индуктивно зареждане, изградени или обновени след 18 ноември 2017 г., отговарят най-малко на техническите спецификации, предвидени в приложение II, точка 1.2.
5. Държавите членки гарантират, че в националните им рамки за политиката е оценена необходимостта от брегово електроснабдяване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища или кораби, плаващи по море, в морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища. Бреговото електроснабдяване се инсталира приоритетно в пристанища от основната TEN-T мрежа и в други пристанища до 31 декември 2025 г., освен ако няма търсене и разходите са несъразмерни по отношение на ползвите, включително ползвите за околната среда.
 6. Държавите членки гарантират, че инсталациите за брегово електроснабдяване на морския транспорт, разгърнати или обновени след 18 ноември 2017 г., отговарят на техническите спецификации, определени в приложение II, точка 1.7.
 7. Зареждането на електрически превозни средства от публично достъпните зарядни точки се основава, в случай че е технически осъществимо и икономически изгодно, на интелигентни измервателни системи съгласно определението в член 2, точка 28 от Директива 2012/27/ЕС и отговаря на изискванията, установени в член 9, параграф 2 от същата директива.
 8. Държавите членки гарантират, че операторите на публично достъпните зарядни точки могат сами да решават да закупуват електроенергия от всеки доставчик от Съюза при наличие на съгласие от страна на доставчика. На операторите на зарядни точки се дава възможност да предоставят на клиентите услуги във връзка със зареждането на електрически превозни средства на договорна основа, включително от името и за сметка на други доставчици на услуги.
 9. Всички публично достъпни зарядни точки предоставят и възможност на ползвателите на електрически превозни средства за зареждане *ad hoc*, без встъпване в договорни отношения със съответния доставчик на електроенергия или оператор.
 10. Държавите членки гарантират, че цените, начислявани от операторите на публично достъпните зарядни точки, са разумни, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни.
 11. Държавите членки гарантират, че операторите на разпределителни мрежи си сътрудничат на недискриминационна основа с всяко лице, което създава или експлоатира публично достъпни зарядни точки.
 12. Държавите членки гарантират, че правната рамка позволява доставката на електроенергия за зарядна точка да бъде предмет на договор с доставчик, различен от субекта, доставящ електроенергия на домакинството или помещението, където е разположена подобна зарядна точка.

13. Без да се засяга Регламент (ЕС) № 1025/2012, Съюзът се стреми към разработване от съответните организации по стандартизация на европейски стандарти, съдържащи подробни технически спецификации за безжични зарядни точки и за замяна на акумулатори на моторни превозни средства, както и за зарядни точки за превозните средства от категория L и за електрическите автобуси.

14. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 8, с цел:

- а) да допълни настоящия член и приложение II, точки 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 и 1.8, за да установи изискване за съответствие на инфраструктурите, които предстои да бъдат разгърнати или обновени, с техническите спецификации, съдържащи се в европейските стандарти, които предстои да бъдат разработени съгласно параграф 13 от настоящия член, в случаите, в които съответните европейски организации по стандартизация са препоръчали само едно техническо решение с технически спецификации съгласно описанието в съответния европейски стандарт;
- б) да актуализира позоваването на стандартите, посочени в техническите спецификации в приложение II, точка 1, когато тези стандарти са заменени с нови, приети от съответните организации по стандартизация.

От особена важност е преди приемането на тези делегирани актове Комисията да следва обичайната си практика и да проведе консултации с експерти, включително експерти на държавите членки.

Тези делегирани актове предвиждат преходни периоди от най-малко 24 месеца, преди съдържащите се в тях технически спецификации или техните изменения да придобият обвързваща сила по отношение на инфраструктурата, която ще се разгръща или обновява.

Член 5

Снабдяване на автомобилния транспорт с водород

1. Държавите членки, които решат да включат в своите национални рамки за политиката публично достъпни точки за зареждане с водород, до 31 декември 2025 г. вземат необходимите мерки за наличието на подходящ брой такива точки, които да осигурят движението на моторни превозни средства, задвижвани с водород, включително превозни средства с горивни клетки, в рамките на определените от тези държави членки мрежи, включително при целесъобразност трансграничните връзки.

2. Държавите членки гарантират, че публично достъпните точки за зареждане с водород, разгърнати или обновени след 18 ноември 2017 г., отговарят на техническите спецификации, определени в приложение II, точка 2.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 8 за актуализирането на референтните номера на стандартите, посочени в техническите спецификации, определени в приложение II, точка 2, когато тези стандарти бъдат заменени с нови, приети от съответните организации по стандартизация.

От особена важност е преди приемането на тези делегирани актове Комисията да следва обичайната си практика и да проведе консултации с експерти, включително експерти на държавите членки.

Тези делегирани актове предвиждат преходни периоди от най-малко 24 месеца, преди съдържащите се в тях технически спецификации или техните изменения да придобият обвързваща сила по отношение на инфраструктурата, която ще се разгръща или обновява.

Член 6

Снабдяване на транспорта с природен газ

1. Посредством националните си рамки за политиката държавите членки осигуряват инсталирането до 31 декември 2025 г. на подходящ брой точки за зареждане с ВПГ на морските пристанища, които да позволят движението на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, задвижвани с ВПГ, или на кораби, плаващи по море, задвижвани с ВПГ, в рамките на основната TEN-T мрежа. Държавите членки си сътрудничат при необходимост със съседните държави членки, за да осигурят адекватно покритие на мрежата.

2. Посредством националните си рамки за политиката държавите членки осигуряват инсталирането до 31 декември 2030 г. на подходящ брой точки за зареждане с ВПГ на пристанищата по вътрешните водни пътища, които да позволят движението на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, задвижвани с ВПГ, или на кораби, плаващи по море, задвижвани с ВПГ, в рамките на основната TEN-T мрежа. Държавите членки си сътрудничат при необходимост със съседните държави членки, за да осигурят адекватно покритие на основната TEN-T мрежа.

3. Държавите членки посочват в националните си рамки за политиката морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, на които да се предоставя достъп до точки за зареждане с ВПП по параграфи 1 и 2, като също отчитат реалните потребности на пазара.

4. Посредством националните си рамки за политиката държавите членки осигуряват инсталирането, до 31 декември 2025 г., на подходящ брой публично достъпни точки за зареждане с ВПП, поне в рамките на съществуващата основна TEN-T мрежа, за да предоставят възможност на тежкотоварните превозни средства, задвижвани с ВПП, да се движат в целия Съюз, при условие че има търсене и разходите не са несъразмерни по отношение на ползите, включително ползите за околната среда.

5. Комисията извършва оценка на прилагането на изискването в параграф 4 и ако е необходимо, представя предложение за изменение на настоящата директива до 31 декември 2027 г., като взема предвид пазара на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с ВПП, за да гарантира инсталирането на достатъчен брой публично достъпни точки за зареждане с ВПП във всяка държава членка.

6. Държавите членки осигуряват на територията си наличието на подходяща разпределителна система за снабдяване с ВПП, включително съоръжения за товарене на автомобилни цистерни за ВПП, с цел снабдяването на точките за зареждане, посочени в параграфи 1, 2 и 4. Чрез дерогация съседни държавни членки, в контекста на техните национални рамки за политиката, могат да образуват пул за целите на изпълнението на настоящото изискване. Договореностите за образуване на пул са предмет на задълженията за докладване на държавите членки по настоящата директива.

7. Посредством националните си рамки за политиката държавите членки осигуряват инсталирането до 31 декември 2020 г. на подходящ брой публично достъпни точки за зареждане с КПП, за да се осигури възможност в съответствие с член 3, параграф 1, шесто тире, на моторните превозни средства, задвижвани с КПП, да се движат поне в градските/крайградските агломерации и други гъстонаселени райони и ако е възможно, в рамките на определените от държавите членки мрежи.

8. Посредством националните си рамки за политиката държавите членки осигуряват инсталирането до 31 декември 2025 г. на подходящ брой публично достъпни точки за зареждане с КПП, поне в рамките на съществуващата основна TEN-T мрежа, за да се осигури възможност на превозните средства, задвижвани с КПП, да се движат в целия Съюз.

9. Държавите членки гарантират, че точките за зареждане с КПП на моторни превозни средства, изградени или обновени след 18 ноември 2017 г., отговарят на техническите спецификации, определени в приложение II, точка 3.4.

10. Без да се засяга Регламент (ЕС) № 1025/2012, Съюзът се стреми към разработването от страна на съответните европейски или международни организации по стандартизация на стандарти, включително подробни технически спецификации за:

- а) точките за зареждане с ВПП за морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища;
- б) точките за зареждане на моторни превозни средства с ВПП и КПП.

11. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 8, с цел:

- а) да допълва настоящия член и приложение II, точки 3.1, 3.2 и 3.4, за да установи изискване за съответствие от страна на инфраструктурите, за които предстои да бъдат разгърнати или обновени, с техническите спецификации, съдържащи се в стандартите, които предстои да бъдат разработени съгласно параграф 10, букви а) и б) от настоящия член, в случаите, в които съответните европейски организации по стандартизация са препоръчали само едно техническо решение с технически спецификации съгласно описанието в съответния европейски стандарт, ако е приложимо, което е съвместимо със съответните международни стандарти;
- б) да актуализира позоваването на стандартите, посочени в техническите спецификации, предвидени или които предстои да бъдат предвидени в приложение II, точка 3, когато тези стандарти са заменени с нови, приети от съответните европейски или международни организации по стандартизация.

От особена важност е преди приемането на тези делегирани актове Комисията да следва обичайната си практика и да проведе консултации с експерти, включително експерти на държавите членки.

Тези делегирани актове предвиждат преходни периоди от най-малко 24 месеца, преди съдържащите се в тях технически спецификации или техните изменения да придобият обвързваща сила по отношение на инфраструктурата, която ще се разгръща или обновява.

12. При липса на стандарт, съдържащ подробните технически спецификации за точките за зареждане с ВПГ за морския транспорт и за транспорта по вътрешни водни пътища, посочени в параграф 10, буква а), и по-специално при липса на спецификации, отнасящи се за зареждането на плавателни съдове с ВПГ, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 8, като взема предвид текущата работа в ММО, CCNR, Комисията за река Дунав и други свързани с тази област международни форуми, за да определи:

- изисквания за интерфейси за зареждане с ВПГ на морски плавателни съдове и плавателни съдове по вътрешните водни пътища,
- изисквания, свързани с аспектите на сигурността на процедурата за съхраняване на ВПГ на брега и за зареждането на плавателни съдове с ВПГ в областта на морския транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища.

От особена важност е преди приемането на тези делегирани актове Комисията да следва обичайната си практика и да проведе консултации със съответните експертни групи по морски транспорт и по транспорт по вътрешни водни пътища, включително с експерти от националните органи за морско корабоплаване и корабоплаване по вътрешни водни пътища.

Член 7

Информация за ползвателите

1. Без да се засяга Директива 2009/30/ЕО, държавите членки правят необходимото да се предоставя относима, последователна и ясна информация относно превозните средства, които могат редовно да бъдат зареждани с отделните горива, пуснати на пазара, или да бъдат зареждани от зарядни точки. Тази информация се предоставя в ръководствата за моторните превозни средства, в точките за зареждане и зарядните точки, с моторните превозни средства и при дистрибуторите на моторни превозни средства на територията на държавите членки. Това изискване се прилага за всички моторни превозни средства и за ръководствата за моторни превозни средства, пуснати на пазара след 18 ноември 2016 г.

2. Посоченото в параграф 1 предоставяне на информация се основава на разпоредбите за етикетиране относно съвместимостта на горивата със стандартите на европейските организации по стандартизация, с които се определят техническите спецификации за горивата. В случай че тези стандарти са представени графично, включително със схема за цветна кодировка, графичното представяне е опростено и лесно за разбиране и се поставя по ясно видим начин:

- а) на съответните колонки и техните крайници във всички точки за зареждане, считано от датата на пускане на горивата на пазара;
- б) върху капачките или в непосредствена близост до капачките на резервоарите на моторните превозни средства, за които е препоръчано да се използва това гориво и които са съвместими с него, и в ръководствата за моторните превозни средства, когато тези моторни превозни средства са пуснати на пазара след 18 ноември 2016 г.

3. При целесъобразност и по-специално за природния газ и водорода, когато се посочват цените на горивата на станция за зареждане с гориво, с информационна цел се посочват за сравнение съответните цени за единица. Посочването на тази информация не трябва да е подвеждащо или объркващо за ползвателя.

За да се повиши осведомеността на потребителя и да се осигури прозрачност на цената на горивото по съгласуван начин в целия Съюз, на Комисията се предоставя правомощието да приема посредством актове за изпълнение обща методика за сравняването на цените на алтернативните горива за единица.

4. Когато стандартите на европейските организации по стандартизация определят технически спецификации за гориво, без да включват разпоредби за етикетиране за съответствието с въпросните стандарти, когато разпоредбите за етикетиране не се отнасят до графично представяне, включващо схема за цветна кодировка, или когато те не са подходящи за постигане на целите на настоящата директива, за целите на еднаквото прилагане на параграфи 1 и 2 Комисията може да възложи на европейските организации по стандартизация да разработят спецификации за етикетирането на съвместимостта или може да приеме актове за изпълнение, определящи графичното представяне, включително със схема за цветна кодировка, на съвместимостта на горивата, за въведените на пазара на Съюза горива, които според оценката на Комисията достигат нивото от 1 % от общия обем на продажбите в повече от една държава членка.

5. Ако се актуализират разпоредбите за етикетиране съгласно стандартите на европейските организации по стандартизация, ако се приемат актове за изпълнение по отношение на етикетирането или ако при необходимост се разработват нови стандарти на европейските организации по стандартизация за алтернативни горива, съответните изисквания за етикетиране се прилагат за всички зарядни точки, точки за зареждане и моторни превозни средства, регистрирани на територията на държавите членки, считано от 24 месеца след съответното им актуализиране или приемане.

6. Актовете за изпълнение, посочени в настоящия член, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 9, параграф 2.

7. Държавите членки правят необходимото, за да осигурят открит и недискриминационен достъп за всички ползватели до данните, когато такива съществуват, посочващи географското местонахождение на публично достъпните точки за зареждане и зарядни точки за алтернативни горива, обхванати от настоящата директива. За зарядните точки, когато са налични, тези данни може да включват информация за достъпността в реално време, както и информация за предишни зареждания и зареждания в реално време.

Член 8

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 4, 5 и 6, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 17 ноември 2014 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 4, 5 и 6, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно членове 4, 5 и 6, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с три месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 9

Комитет

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 даде становище, Комисията не приема проекта за 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, ако в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или това бъде поискано с обикновено мнозинство от членовете на комитета.

Член 10

Докладване и преглед

1. Всяка държава членка представя на Комисията доклад за прилагането на националната си рамка за политиката до 18 ноември 2019 г. и на всеки три години след това. Тези доклади обхващат информацията, посочена в приложение I, и включват, ако е възможно, съответната обосновка относно степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в член 3, параграф 1.

2. До 18 ноември 2017 г. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за оценката на националните рамки за политиката и тяхната съгласуваност на равнището на Съюза, включително и оценка на степента на постигане на националните краткосрочни и дългосрочни цели, предвидени в член 3, параграф 1.

3. Комисията представя доклад за прилагането на настоящата директива на Европейския парламент и на Съвета на всеки три години, считано от 18 ноември 2020 г.

Докладът на Комисията съдържа следните елементи:

- оценка на действията, предприети от държавите членки,
- оценка на въздействието на настоящата директива върху развитието на пазара във връзка с инфраструктурата за алтернативни горива и нейния принос по отношение на пазара за алтернативни горива за транспорта, както и въздействието ѝ върху икономиката и околната среда,
- информация за техническия напредък и развитието на пазара във връзка с алтернативните горива в транспортния сектор и на свързаната с тях инфраструктура, обхванати от настоящата директива, както и за всички други алтернативни горива.

Комисията може да посочи примери за добри практики и да направи подходящи препоръки.

Докладът на Комисията оценява също така изискванията и сроковете, определени в настоящата директива по отношение на изграждането на инфраструктура и прилагането на спецификации, като взема предвид техническото, икономическото и пазарното развитие на съответните алтернативни горива, и се придружава, ако е необходимо, от законодателно предложение.

4. Комисията приема насоки за докладите на държавите членки по отношение на изброените в приложение I елементи.

5. До 31 декември 2020 г. Комисията извършва преглед на изпълнението на настоящата директива и по целесъобразност представя предложение за изменението ѝ с установяване на нови общи технически спецификации относно инфраструктурата за алтернативни горива в рамките на приложното поле на настоящата директива.

6. До 31 декември 2018 г. Комисията приема, ако счете за необходимо, план за действие за изпълнение на стратегията, установена в съобщението, озаглавено „Чиста енергия за транспорта: Европейска стратегия за алтернативните горива“, с цел постигане на възможно най-широко използване на алтернативни горива за транспорта, като в същото време се осигури технологична неутралност, и с цел насърчаване на устойчивата електрическа мобилност в целия Съюз. За тази цел Комисията може да вземе предвид потребностите на отделните пазари и развитието в държавите членки.

Член 11

Транспониране

1. До 18 ноември 2016 г. държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

2. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

3. Държавите членки съобщават на Комисията текстовете на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 12

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 13

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 22 октомври 2014 година.

За Европейския парламент
Председател
M. SCHULZ

За Съвета
Председател
B. DELLA VEDOVA

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ДОКЛАД

Докладът съдържа описание на мерките, предприети от дадена държава членка, в подкрепа на изграждането на инфраструктура за алтернативни горива. Докладът включва най-малко следните елементи:

1. Правни мерки

Информацията за правните мерки може да съдържа законодателни, подзаконови или административни мерки в подкрепа на изграждането на инфраструктура за алтернативни горива, като разрешения за строителство, разрешения за изграждане на паркоместа, сертифициране за екологичните показатели на предприятията, концесии на станциите за зареждане с гориво.

2. Мерки на политиката в подкрепа на изпълнението на националната рамка за политиката

Информацията за тези мерки включва следните елементи:

- преки стимули за закупуване на транспортни средства, използващи алтернативни горива, или за изграждане на инфраструктурата,
- наличие на данъчни стимули за насърчаване на транспортните средства, използващи алтернативни горива, и на съответната инфраструктура,
- използване на обществените поръчки в подкрепа на алтернативните горива, включително съвместно възлагане на обществени поръчки,
- нефинансови стимули, свързани с търсенето, например преференциален достъп до зони с ограничен достъп, политика за паркиране, специални ленти за движение,
- разглеждане на необходимостта от инсталиране на точки за зареждане с гориво за реактивни двигатели от възобновяеми източници на летищата в основната TEN-T транспортна мрежа,
- технически и административни процедури и законодателство относно разрешаването на доставката на алтернативни горива, за да се улесни процесът за даване на разрешения.

3. Подкрепа за разгръщането и производството

Годишен публичен бюджет, отпуснат за разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива, с разбивка по алтернативни горива и видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден и въздушен).

Годишен публичен бюджет, отпуснат в подкрепа на производствени инсталации за технологии в областта на алтернативните горива, с разбивка по алтернативни горива и видове транспорт.

Отчитане на всякакви особени потребности по време на първоначалния етап на разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива.

4. Научни изследвания, технологично развитие и демонстрационни дейности (НИТРДЦ):

Годишен публичен бюджет, отпуснат в подкрепа на НИТРДЦ за алтернативни горива, с разбивка по горива и видове транспорт.

5. Краткосрочни и дългосрочни цели

- оценка на очаквания брой превозни средства, задвижвани от алтернативни горива, през 2020 г., 2025 г. и 2030 г.,
- степен на постигане на дългосрочните национални цели за въвеждането на алтернативни горива в различните видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден и въздушен),
- степен на постигане на националните краткосрочни цели, година по година, за разгръщането на инфраструктурата за алтернативни горива в различните видове транспорт,
- информация за методиката, приложена при отчитане на ефикасността на зареждане на зарядните точки с голяма мощност.

6. Развитие на инфраструктурата за алтернативни горива

Промени в предлагането (допълнителен капацитет на инфраструктурата) и търсенето (реално използван капацитет).

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ

1. Технически спецификации за зарядни точки

1.1. Зарядни точки с нормална мощност за моторни превозни средства

Зарядните точки с нормална мощност за променлив ток (AC) за електрически превозни средства се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малкото с открити контакти или конектори тип 2 за превозни средства, както са описани в стандарт EN 62196-2. Тези открити контакти могат да бъдат оборудвани с устройства, например механични затвори, като се запазва съвместимостта на конекторите тип 2.

1.2. Зарядни точки с голяма мощност за моторни превозни средства

Зарядните точки с голяма мощност за променлив ток (AC) за електрически превозни средства се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малкото с конектори тип 2, както са описани в стандарт EN 62196-2.

Зарядните точки с голяма мощност за постоянен ток (DC) за електрически превозни средства се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малкото с комбинирани зарядни системи „Combo 2“, както са описани в стандарт EN 62196-3.

1.3. Безжични зарядни точки за моторни превозни средства

1.4. Замяна на акумулатори на моторни превозни средства

1.5. Точки за зареждане на моторни превозни средства от категория L

1.6. Зарядни точки за електрически автобуси

1.7. Брегово електроснабдяване за кораби, плаващи по море

Бреговото електроснабдяване за кораби, плаващи по море, в това число проектирането, монтажът и изпитването на системите, отговарят на техническите спецификации по стандарт IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Брегово електроснабдяване за плавателни съдове по вътрешните водни пътища

2. Технически спецификации за точки за зареждане с водород за моторни превозни средства

2.1. Точките за зареждане с водород на открито, които подават водород в газообразно състояние, използван като гориво за моторни превозни средства, отговарят на техническите спецификации на ISO/TS 20100 „Спецификация за зареждане с водород в газообразно състояние“.

2.2. Чистотата на водорода, който се подава в точките за зареждане с водород, отговаря на техническите спецификации, включени в стандарт ISO 14687-2.

2.3. В точките за зареждане с водород се прилагат алгоритми и се използва оборудване за зареждането, които отговарят на ISO/TS 20100 „Спецификация за зареждане с водород в газообразно състояние“.

2.4. Конекторите за моторни превозни средства за зареждане с водород в газообразно състояние отговарят на стандарт ISO 17268 „Конектори за зареждане на моторни превозни средства с водород в газообразно състояние“.

3. Технически спецификации за точки за зареждане с природен газ

3.1. Технически спецификации за точки за зареждане с ВПГ за плавателни съдове по вътрешните водни пътища или за кораби, плаващи по море

3.2. Технически спецификации за точки за зареждане с ВПГ за моторни превозни средства

3.3. Технически спецификации за конектори/резервоари за КПП

Конекторите/резервоарите за КПП отговарят на Правило № 110 на ИКЕ на ООН (позоваващо се на ISO 14469, части I и II).

3.4. Технически спецификации за точки за зареждане с КПП за моторни превозни средства