

## I

(Teisėkūros procedūra priimami aktai)

## DIREKTYVOS

### EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2014/94/ES

2014 m. spalio 22 d.

dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros <sup>(3)</sup>,

kadangi:

- (1) 2010 m. kovo 3 d. komunikate „2020 m. Europa – Pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategija“ Komisija nurodo, kad siekiama didinti konkurencingumą ir energetinį saugumą efektyviau naudojant išteklius ir energiją;
- (2) 2011 m. kovo 28 d. Komisijos Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ paraginta mažinti transporto priklausomybę nuo naftos. Tai reikia pasiekti įgyvendinant įvairias politikos iniciatyvas, be kita ko, parengiant tvarių alternatyviųjų degalų strategiją ir plėtojant atitinkamą infrastruktūrą. Komisijos Baltojoje knygoje taip pat pasiūlyta iki 2050 m. 60 % sumažinti transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu;
- (3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/28/EB <sup>(4)</sup> nustatytas tikslas užtikrinti, kad 10 % transporto degalų rinkos dalies sudarytų degalai iš atsinaujinančių energijos išteklių;
- (4) remiantis konsultacijomis su suinteresuotaisiais subjektais ir nacionaliniais ekspertais, taip pat praktine patirtimi, aptariama 2013 m. sausio 24 d. Komisijos komunikate „Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija“, nustatyta, kad elektra, vandenilis, biodegalai, gamtinės dujos ir suskystintosios naftos dujos (toliau – SND) šiuo metu yra pagrindinės alternatyviųjų degalų, ilgainiui galinčių pakeisti naftą, rūšys, taip pat atsižvelgiant į galimą jų naudojimą vienu metu ir suderintą naudojimą, taikant, pavyzdžiui, dvejopų degalų technologijos sistemas;

<sup>(1)</sup> OL C 271, 2013 9 19, p. 111.

<sup>(2)</sup> OL C 280, 2013 9 27, p. 66.

<sup>(3)</sup> 2014 m. balandžio 15 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2014 m. rugsėjo 29 d. Tarybos sprendimas.

<sup>(4)</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją, iš dalies keičiančia bei vėliau panaikinančia direktyvas 2001/77/EB ir 2003/30/EB (OL L 140, 2009 6 5, p. 16).

- (5) energijos šaltiniai reiškia visus transportui skirtus alternatyvius energijos išteklius, pavyzdžiui, elektrą ir vandenilį, kurie neturi būti išskiriami vykstant oksidacijos reakcijai (su degimu arba be degimo);
- (6) sintetiniai degalai, kuriais pakeičiami dyzelinas, benzinas ir reaktyviniai degalai, gali būti gaminami iš įvairių žaliavų, biomasę, dujas, anglį arba plastiko atliekas paverčiant skystuoju kuru, metanu ir dimetileteriu (toliau – DME). Sintetinis parafininis dyzelinas, pavyzdžiui, hidrovalymo būdu pagaminti augaliniai aliejai ir Fišerio–Tropšo dyzelinas, yra pakeičiamas kuras ir gali būti įmaišomas į iškastinį dyzeliną taikant labai aukštus maišymo koeficientus arba gali būti naudojamas nesumaišytas visose esamose arba būsimose dyzelinu varomose transporto priemonėse. Todėl tie degalai gali būti paskirstomi, saugomi ir naudojami pasitelkiant esamą infrastruktūrą. Sintetiniai degalai, kuriais pakeičiamas benzinas, pavyzdžiui, metanolis ir kiti alkoholiai, gali būti sumaišomi su benzinu ir techniniu požiūriu gali būti naudojami taikant dabartines transporto priemonių technologijas, padarius nedideles adaptacijas. Metanolis taip pat gali būti naudojamas vidaus vandenų laivybai ir trumpųjų nuotolių laivybai. Naudojant sintetinius ir parafininius degalus galima sumažinti naftos šaltinių naudojimą tiekiant energiją transportui;
- (7) SND arba automobilių dujos yra alternatyvieji degalai, gaunami perdirbant gamtines dujas ir naftą, kurių anglies dioksido išmetimo rodiklis yra žemesnis ir kurių atveju išmetama daug mažiau teršalų, palyginti su tradiciniais degalais. Tikimasi, kad vidutinės trukmės ar ilguoju laikotarpiu iš įvairių biomasės šaltinių gaunamos bio-SND taps ekonomiškai gyvybinga technologija. SND gali būti naudojamos kelių transporte (lengvuosiuose automobiliuose ir sunkvežimiuose) bet kokių atstumų atveju. Jos taip pat gali būti naudojamos vidaus vandenų laivybai ir trumpųjų nuotolių laivybai. SND infrastruktūra yra palyginti gerai išplėta – Sąjungoje jau yra daug SND degalinių (apytikriai 29 000). Vis dėlto tų degalinių pasiskirstymas yra netolygus – kai kuriose šalyse jų skverbtis yra nedidelė;
- (8) nedarant poveikio šioje direktyvoje pateiktai alternatyviųjų degalų apibrėžčiai, reikėtų pastebėti, kad esama papildomų švaraus kuro, galinčio pakeisti iškastinį kurą, rūšių. Atrenkant naujų rūšių alternatyviuosius degalus reikėtų atsižvelgti į daug vilčių teikiančius mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros rezultatus. Standartai ir teisės aktai turėtų būti formuluojami neteikiant pirmenybės tam tikros konkrečios rūšies technologijai, kad nebūtų užkirstas kelias tolesniam plėtojimui siekiant naudoti alternatyviuosius degalus ir energijos nešiklius;
- (9) 2012 m. birželio 6 d. CARS 21 aukšto lygio grupės ataskaitoje teigiama, kad dėl Sąjungos mastu suderintos alternatyviųjų degalų infrastruktūros stokos trukdoma pateikti rinkai alternatyviuosius degalus naudojančias transporto priemones ir atidedama galimybė gauti naudos iš jų teigiamo poveikio aplinkai. 2012 m. lapkričio 8 d. savo komunikate „CARS 2020: konkurencingos ir tvarios Europos automobilių pramonės veiksmų planas“ Komisija atsižvelgė į pagrindines CARS 21 aukšto lygio grupės ataskaitoje pateiktas rekomendacijas ir pateikė jomis grindžiamą veiksmų planą. Ši direktyva yra viena iš pagrindinių Komisijos paskelbtų priemonių dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros;
- (10) reikėtų vengti vidaus rinkos susiskaidymo dėl nesuderinto alternatyviųjų degalų pateikimo rinkai. Todėl suderintos visų valstybių narių politikos sistemos turėtų užtikrinti ilgalaikį saugumą, kurio reikia privačiosioms ir viešosioms investicijoms į transporto priemonių ir degalų technologijas, taip pat infrastruktūros kūrimui, kad būtų įgyvendintas dvejopas tikslas – sumažinti priklausomybę nuo naftos ir sušvelninti transporto poveikį aplinkai. Todėl valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su regioninėmis bei vietos valdžios institucijomis ir susijusiais pramonės subjektais, taip pat atsižvelgdamos į mažųjų ir vidutinių įmonių poreikius, turėtų nustatyti nacionalines politikos sistemas, kuriose būtų išdėstyti jų nacionaliniai planiniai rodikliai bei tikslai ir priemonės alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimui remti, įskaitant būtinas sukurti infrastruktūros įdiegimą. Prireikus valstybės narės turėtų bendradarbiauti su kitomis kaimyninėmis valstybėmis narėmis regioniniu arba makroregioniniu lygmeniu, pasitelkdamas konsultacijas ar bendras politikos sistemas, visų pirma tais atvejais, kai būtina užtikrinti nenutrūkstamą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, kuria peržengiamos nacionalinės sienos, arba kai reikia statyti naują infrastruktūrą arti nacionalinių sienų, be kita ko, numatant įvairias galimybes nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis elektromobilių įkrovimo prieigomis ir degalų papildymo punktais. Tų nacionalinių politikos sistemų koordinavimas ir jų darna Sąjungos lygmeniu turėtų būti remiami valstybės narės bendradarbiaujant, o Komisijai atliekant vertinimą ir teikiant ataskaitas. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas valstybės narės teikti I priede nurodytą informaciją, Komisija turėtų priimti neprivalomas gaires;
- (11) siekiant patenkinti ilgalaikius visų transporto rūšių energijos poreikius būtina laikytis strateginio požiūrio. Visų pirma, politika turėtų būti grindžiama alternatyviųjų degalų naudojimu, daugiausia dėmesio skiriant konkreitiems kiekvienos rūšies transporto poreikiams. Rengiant nacionalinės politikos sistemas, reikėtų atsižvelgti į atitinkamos valstybės narės teritorijoje naudojamo įvairių rūšių transporto poreikius, įskaitant tų rūšių transportą, kurio atveju yra nedaug alternatyvų iškastiniam kurui;
- (12) Komisija turėtų sudaryti palankesnes sąlygas valstybės narės rengti ir įgyvendinti nacionalines politikos sistemas, valstybės narės keičiantis informacija bei geriausios praktikos pavyzdžiais;

- (13) siekiant skatinti naudoti alternatyviuosius degalus ir plėtoti atitinkamą infrastruktūrą, nacionalines politikos sistemas gali sudaryti keli planai, strategijos arba kiti planavimo dokumentai, parengti atskirai ar integruotai arba kita forma ir tokiu administraciniu lygiu, kaip nuspręsta valstybių narių;
- (14) Sąjungos ir nacionalinės paramos priemonės, skirtos alternatyviųjų degalų infrastruktūrai, turėtų būti taikomos į nacionalines politikos sistemas įtrauktiems degalams, kad viešoji parama būtų nukreipta į koordinuotą vidaus rinkos plėtojimą siekiant užtikrinti judumą visoje Sąjungoje naudojantis alternatyviųjų degalų transporto priemonėmis ir laivais;
- (15) ši direktyva neturėtų sukelti papildomos finansinės naštos valstybėms narėms arba regioninėms ir vietos valdžios institucijoms. Valstybės narės turėtų turėti galimybę įgyvendinti šią direktyvą naudodamosi įvairiomis reguliacinio ir nereguliacinio pobūdžio paskatomis bei priemonėmis ir glaudžiai bendradarbiaudamos su privačiojo sektoriaus subjektais; jiems turėtų tekti itin svarbus vaidmuo remiant alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtojimą;
- (16) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1316/2013 <sup>(1)</sup> naujų technologijų ir inovacijų plėtojimas, visų pirma susijęs su transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu, atitinka reikalavimus Sąjungos finansavimui gauti. Be to, tame reglamente numatomas papildomas finansavimas, teiktinas veiksams, kuriuos vykdant išnaudojama bent dviejų sektorių, kuriems jis taikomas (būtent transporto, energetikos ir telekomunikacijų), sinergija. Galiausiai, siekiant sudaryti galimybę skelbti kelis sektorius apimančius kvietimus teikti pasiūlymus, kad būtų visapusiškai pasinaudota galimos tų sektorių sinergijos teikiamais privalumais, Komisijai koordinuoti darbo programas padeda Europos infrastruktūros tinklų priemonės (toliau – EITP) koordinavimo komitetas. Todėl EITP būtų prisidedama prie alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo;
- (17) pagal bendrąją programą „Horizontas 2020“, sukurtą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1291/2013 <sup>(2)</sup>, taip pat bus teikiama parama moksliniams tyrimams ir inovacijoms alternatyviųjų degalų transporto priemonių ir susijusios infrastruktūros srityje, visų pirma įgyvendinant visuomenės uždavinių tikslą „Išmanios, netaršios ir integruotos transporto sistemos“. Tuo konkrečiu finansavimo šaltiniu taip pat turėtų būti prisidedama prie alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtojimo ir jis turėtų būti be išlygų laikomas papildoma galimybe užtikrinti tvarią judumo rinką visoje Sąjungoje;
- (18) siekdamas skatinti investicijas į tvarų transportą ir remti nenutrūkstamo alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklo diegimą Sąjungoje, Komisija ir valstybės narės turėtų remti nacionalines ir regionines plėtros priemones šioje srityje. Jos turėtų skatinti keistis geriausios praktikos pavyzdžiais alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo ir valdymo srityje įgyvendinant vietos ir regionines plėtros iniciatyvas; tuo tikslu jos turėtų skatinti naudotis Europos struktūriniais ir investiciniais fondais, visų pirma Europos regioninės plėtros fondu ir Sanglaudos fondu;
- (19) alternatyviųjų degalų infrastruktūrai skirtos paramos priemonės turėtų būti įgyvendinamos laikantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) nustatytų valstybės pagalbos taisyklių. Valstybės narės gali nuspręsti, kad šios direktyvos poveikį patiriantiems veiklos vykdytojams būtina suteikti paramą laikantis taikomų valstybės pagalbos taisyklių. Visos alternatyviųjų degalų infrastruktūrai skirtos nacionalinės paramos priemonės, apie kurias pranešta Komisijai, turėtų būti įvertintos nedelsiant;
- (20) Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) gairėse pripažįstama, kad tiekiant energiją transportui alternatyvieji degalai bent iš dalies yra pakaitalas degalų, gaunamų iš iškastinės naftos šaltinių, prisideda prie transporto dekarbonizacijos ir gerina transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą. Kalbant apie naujas technologijas ir inovacijas, patikslintose TEN-T gairėse reikalaujama, kad TEN-T sudarytų galimybę visų rūšių transporto dekarbonizacijai, skatinant efektyvų energijos vartojimą, taip pat diegiant alternatyvias varymo sistemas ir kuriant atitinkamą infrastruktūrą. TEN-T gairėse taip pat reikalaujama, kad pagrindinio tinklo, sukurto Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1315/2013 <sup>(3)</sup> (toliau – TEN-T pagrindinis tinklas) vidaus vandenų ir jūrų

<sup>(1)</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L 348, 2013 12 20, p. 129).

<sup>(2)</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1291/2013, kuriuo sukuriama bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „Horizontas 2020“ (2014–2020 m.) ir panaikinamas Sprendimas Nr. 1982/2006/EB (OL L 347, 2013 12 20, p. 104).

<sup>(3)</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

uostuose, oro uostuose ir keliuose būtų sudaryta galimybė naudoti alternatyvius degalus. EITP – TEN-T finansavimo priemonėje – nustatyta, kad tų naujų technologijų ir inovacijų, įskaitant alternatyviųjų netaršių degalų infrastruktūrą, diegimas TEN-T pagrindiniame tinkle atitinka reikalavimus dotacijoms gauti. Be to, diegiant alternatyviųjų netaršių degalų infrastruktūrą platesniame visuotiniame tinkle bus galima gauti finansinę paramą EITP lėšomis viešųjų pirkimų ir finansinių priemonių, pavyzdžiui, projektų obligacijų, forma;

- (21) biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvoje 2009/28/EB, šiuo metu yra svarbiausia alternatyviųjų degalų rūšis; 2011 m. jie sudarė 4,7 % visų Sąjungos transporto sektoriuje suvartojamų degalų. Jei jie gaminami tvariai, jie taip pat gali padėti gerokai sumažinti bendrą išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Biodegalai galėtų būti švarios energijos šaltinis visų rūšių transportui;
- (22) dėl to, kad alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtojimas visoje Sąjungoje nėra pakankamai suderintas, pasiūlos požiūriu nėra plėtojama masto ekonomija, o paklauskos požiūriu nėra užtikrinamas judumas visos Sąjungos mastu. Būtina kurti naujus infrastruktūros tinklus, pavyzdžiui, elektros, gamtinių dujų (suskystintųjų gamtinių dujų (toliau – SkGD) ir suslėgtųjų gamtinių dujų (toliau – SGD)) ir atitinkamais atvejais vandenilio tinklus. Svarbu atsižvelgti į skirtingus kiekvienos degalų technologijos ir susijusios infrastruktūros kūrimo etapus, įskaitant privatiems investuotojams skirtų verslo modelių išvystymą ir alternatyviųjų degalų prieinamumą bei naudotojų priimtinumą. Turėtų būti užtikrintas technologinis neutralumas, o nacionalinėse politikose turėtų būti deramai atsižvelgta į reikalavimą remti alternatyviųjų degalų komercinę plėtrą. Be to, rengiant nacionalines politikos sistemas turėtų būti atsižvelgiama į gyventojų tankį ir geografines ypatybes;
- (23) naudojant elektrą galima padidinti kelių transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumą ir prisidėti prie CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo transporto sektoriuje. Tai nepakeičiamas energijos šaltinis diegiant elektromobilius, įskaitant L kategorijos transporto priemones, nurodytas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB<sup>(1)</sup> ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 168/2013<sup>(2)</sup>, kuris gali prisidėti prie oro kokybės gerinimo ir triukšmo mažinimo miestų/priemiesčių aglomeracijose bei kitose tankiai gyvenamose vietovėse. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad viešosios įkrovimo priegios būtų įrengtos užtikrinant pakankamą aprėptį, siekdamas sudaryti galimybę elektromobiliams judėti bent miestų/priemiesčių aglomeracijose bei kitose tankiai gyvenamose vietovėse ir, atitinkamais atvejais, valstybių narių nustatytuose tinkluose. Tokių įkrovimo priegių skaičius turėtų būti nustatytas atsižvelgiant į elektromobilių, kurie, kaip numatoma, iki 2020 m. pabaigos bus registruoti kiekvienoje valstybėje narėje, skaičių. Kaip orientacinė nuoroda, tinkamas vidutinis įkrovimo priegių skaičius turėtų būti lygiavertis bent vienai įkrovimo priegiai 10 automobilių, taip pat atsižvelgiant į automobilio tipą, įkrovimo technologiją ir prieinamas privačias įkrovimo priegas. Turėtų būti įrengtas tinkamas skaičius viešai prieinamų įkrovimo priegių, visų pirma viešojo transporto stotyse, pavyzdžiui, uostų keleivių terminaluose, oro uostuose ar geležinkelio stotyse. Privatūs elektromobilių savininkai yra labai priklausomi nuo galimybės naudotis įkrovimo priegomis bendro naudojimo automobilių stovėjimo aikštelėse, pavyzdžiui, daugiabučių, biurų ir verslo centrų stovėjimo aikštelėse. Valdžios institucijos turėtų imtis priemonių, kad padėtų tokių transporto priemonių naudotojams, užtikrinamos, kad teritorijų planuotojai ir valdytojai suteiktų tinkamą infrastruktūrą, kurią sudarytų pakankamas elektromobilių įkrovimo priegių skaičius;
- (24) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų sukurta viešoji infrastruktūra, skirta elektros tiekimui motorinėms transporto priemonėms. Valstybės narės, siekdamas savo nacionalinėse politikose sistemose nustatyti tinkamą viešųjų įkrovimo priegių skaičių, turėtų turėti galimybę atsižvelgti į jų teritorijoje esančių jau veikiančių viešųjų įkrovimo priegių skaičių ir jų specifikacijas, kad galėtų nuspręsti sutelkti pastangas į įprastos arba didelės galios įkrovimo priegių diegimą;
- (25) elektrojudumas yra sparčiai besivystanti sritis. Esamose įkrovimo technologijos sąsajose naudojami sujungimai kabeliais, tačiau taip pat reikia atsižvelgti ir į ateities sąsajos technologijas, pavyzdžiui, į belaidį įkrovimą ar akumulatoriaus sukeitimą. Teisės aktais reikia užtikrinti, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos technologinėms inovacijoms. Todėl ši direktyva turėtų būti atitinkamai atnaujinta siekiant atsižvelgti į būsimų technologijų, pavyzdžiui, belaidžio įkrovimo ir akumulatoriaus sukeitimo, standartus;
- (26) viešosios įkrovimo priegios arba viešai prieinami degalų papildymo punktai gali būti, pavyzdžiui, privačios įkrovimo priegios ar degalų papildymo punktai arba įtaisai, kuriais galima naudotis viešai pagal registracijos korteles arba sumokėjus registracijos mokesčius, dalijimosi įkrovimo priegių ar degalų papildymo punktų automobilių sistemomis, kuriomis trečiosios šalies naudotojai gali naudotis pagal abonementą, arba įkrovimo priegios ar papildymo punktai viešose stovėjimo aikštelėse. Įkrovimo priegios arba degalų papildymo punktai, kuriais privatūs naudotojai gali fiziškai naudotis gavę leidimą arba turėdami abonementą, turėtų būti laikomi viešosiomis įkrovimo priegomis arba viešai prieinamais degalų papildymo punktais;

<sup>(1)</sup> 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus („Pagrindų direktyva“) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

<sup>(2)</sup> 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (OL L 60, 2013 3 2, p. 52).

- (27) elektra ir vandenilis yra ypač patrauklūs energijos šaltiniai diegiant elektra ir (arba) kuro elementais varomas transporto priemones ir L kategorijos transporto priemones miestų ir (arba) priemiesčių aglomeracijose ir kitose tankiai gyvenamose vietovėse; jais galima prisidėti prie oro kokybės gerinimo ir triukšmo mažinimo. Elektrojudumas yra svarbus veiksnys, kuriuo prisidedama siekiant Sąjungos plataus užmojo 2020 m. klimato ir energetikos srities tikslų. Iš tiesų Direktyvoje 2009/28/EB, kurią valstybės narės iki 2010 m. gruodžio 5 d. perkėlė į nacionalinę teisę, visoms valstybėms narėms nustatyti privalomi planiniai rodikliai dėl energijos dalies iš atsinaujinančiųjų išteklių, siekiant tikslo, kad iki 2020 m. atsinaujinančiųjų išteklių energija sudarytų bent 20 % bendro Sąjungos suvartojamo energijos kiekio ir 10 % konkrečiai transporto sektoriuje suvartojamo energijos kiekio;
- (28) jeigu tai techniškai įmanoma ir finansiškai pagrįsta, įkrovimui elektromobilių įkrovimo priegose turėtų būti naudojamos pažangiosios matavimo sistemos, siekiant prisidėti prie elektros energijos sistemos stabilumo užtikrinant, kad akumuliatoriai būtų įkraunami iš tinklo tuo laiku, kai bendra elektros paklausa yra maža, ir būtų sudarytos sąlygos duomenis tvarkyti saugiai ir laikantis lankstumo. Ilguoju laikotarpiu tokiu būdu taip pat gali būti sudarytos sąlygos tam, kad elektromobiliai gražintų elektros energiją iš akumuliatorių atgal į tinklą tuo laiku, kai bendra elektros paklausa yra didelė. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2012/27/ES <sup>(1)</sup> apibrėžtomis pažangiosiomis matavimo sistemomis sudaroma galimybė tikruoju laiku gauti duomenis, kurių reikia siekiant užtikrinti tinklo stabilumą ir skatinti racionalų naudojimąsi įkrovimo paslaugomis. Pažangiosios matavimo sistemos teikia tikslią ir skaidrią informaciją apie įkrovimo paslaugų kainą ir prieinamumą ir taip skatina vykdyti įkrovimą ne piko metu – t. y. tuo laiku, kai bendroji elektros paklausa yra nedidelė, o energijos kaina yra žema. Naudojimas pažangiosiomis matavimo sistemos optimizuoja įkrovimą, o tai teikia naudos elektros energijos sistemai ir vartotojams;
- (29) elektromobilių įkrovimo priegų, kurios nėra viešosios, atžvilgiu valstybės narės turėtų siekti išnagrinėti technines ir finansines galimybes užtikrinti sinergiją su pažangiųjų matavimo sistemų diegimo planais, vykdydamos įsipareigojimą pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/72/EB <sup>(2)</sup> I priedo 2 punktą. Kalbant apie įkrovimo priegas, skirstomųjų tinklų operatoriai atlieka svarbų vaidmenį. Plėtodami savo užduotis, skirstomųjų tinklų operatoriai, iš kurių kai kurie gali būti vertikalios integracijos įmonės, turinčios ar eksploatuojančios įkrovimo priegas, dalis, turėtų nediskriminaciniu pagrindu bendradarbiauti su bet kuriais kitais įkrovimo priegų savininkais ar operatoriais, visų pirma jiems suteikdami informaciją, kuri reikalinga siekiant turėti efektyvią priegą prie sistemos ir veiksmingai ja naudotis;
- (30) plėtojant elektromobilių infrastruktūrą, tos infrastruktūros sąveika su elektros energijos sistema ir su Sąjungos elektros energijos politika turėtų užtikrinti, kad būtų laikomasi Direktyvoje 2009/72/EB nustatytų principų. Elektromobilių įkrovimo priegų įrengimo ir eksploatavimo rinka turėtų būti plėtojama kaip konkurencinga rinka, atvira visiems įkrovimo infrastruktūros diegimu ar eksploatavimu suinteresuotiems subjektams;
- (31) Sąjungos elektros energijos tiekėjų galimybe naudotis įkrovimo priegomis neturėtų būti daromas poveikis nukrypti leidžiančioms nuostatomis pagal Direktyvos 2009/72/EB 44 straipsnį;
- (32) 2010 m. Komisija suteikė įgaliojimą (M468) Europos standartizacijos organizacijoms (toliau – ESO) išleisti naujus arba peržiūrėti esamus standartus, siekiant užtikrinti elektros tiekimo priegų ir elektromobilių įkroviklio sąveikumą bei sujungiamumą. Europos standartizacijos komitetas (toliau – CEN) ir Europos elektrotechnikos standartizacijos komitetas (toliau – CENELEC) sudarė tikslinę grupę, o ji 2011 m. spalio mėn. paskelbė ataskaitą. Ataskaitoje pateikiama tam tikrų rekomendacijų, tačiau nebuvo pasiekta bendro sutarimo renkantis vieną standartinę sąsają. Todėl reikia imtis tolesnių politikos veiksmų siekiant surasti nepatentuotą sprendimą, kuriuo būtų užtikrintas sąveikumas visoje Sąjungoje;
- (33) elektromobilių įkrovimo sąsaja galėtų turėti kelis lizdinius išvadus arba transporto priemonės jungtis, jei bent vienas iš jų atitinka šioje direktyvoje nustatytas technines specifikacijas, kad būtų sudaryta galimybė įkrauti naudojant įvairių standartų jungtis. Tačiau šioje direktyvoje pasirinkus elektromobiliams skirtas Sąjungos bendras jungtis (2 tipo ir „Combo 2“ tipo), tai neturėtų sudaryti kliučių toms valstybėms narėms, kurios jau investavo į įkrovimo priegose naudojamų kitų standartizuotų technologijų diegimą, ir neturėtų daryti poveikio jau esančioms įkrovimo priegoms, kurios buvo įdiegtos prieš įsigaliojant šiai direktyvai. Elektromobilius, jau esančius apyvartoje dar prieš įsigaliojant šiai direktyvai, turėtų būti įmanoma įkrauti net tuo atveju, jei jie buvo suprojektuoti įkrauti įkrovimo priegose, kurios neatitinka šioje direktyvoje išdėstytų techninių specifikacijų. Pasirenkant įprastos ir didelės galios įkrovimo priegoms skirtą įrangą turėtų būti laikomasi konkrečių nacionaliniu lygiu galiojančių saugos reikalavimų;

<sup>(1)</sup> 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/27/ES dėl energijos vartojimo efektyvumo, kuria iš dalies keičiamos direktyvos 2009/125/EB ir 2010/30/ES bei kuria panaikinamos direktyvos 2004/8/EB ir 2006/32/EB (OL L 315, 2012 11 14, p. 1).

<sup>(2)</sup> 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/72/EB dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, panaikinanti Direktyvą 2003/54/EB (OL L 211, 2009 8 14, p. 55).

- (34) elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūra gali būti švarios energijos šaltinis jūrų ir vidaus vandenų transportui, ypač tuose jūrų ir vidaus vandenų laivybos uostuose, kuriuose oro kokybė yra prasta arba viršijamos triukšmo ribos. Elektros tiekimas nuo kranto gali prisidėti prie jūrų ir vidaus vandenų laivų daromo poveikio aplinkai mažinimo;
- (35) elektros tiekimo nuo kranto standartizavimas neturėtų kliudyti naudoti sistemas, kurios įrengtos dar prieš įsigaliojant šiai direktyvai. Visų pirma valstybės narės turėtų sudaryti galimybę atlikti esamų sistemų techninę priežiūrą ir atnaujinimą, kad būtų užtikrintas veiksmingas jų naudojimas visą jų gyvavimo laiką, nereikalaujamos, kad būtų visapusiškai laikomasi šioje direktyvoje išdėstytų techninių specifikacijų;
- (36) tiekiant elektrą nejudantiems lėktuvams oro uostuose gali būti sumažintas degalų sunaudojimas ir triukšmas, pagerinta oro kokybė ir sumažintas poveikis klimato kaitai. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jų nacionalinėse politikose būtų atsižvelgta į poreikį įrengti elektros tiekimo įrenginius oro uostuose;
- (37) vandeniliu varomų motorinių transporto priemonių, įskaitant vandeniliu varomas L kategorijos transporto priemones, skverbties į rinką rodikliai šiuo metu yra labai maži, tačiau siekiant sudaryti sąlygas tam, kad vandeniliu varomos motorinės transporto priemonės būtų diegiamos platesniu mastu, būtina sukurti pakankamą vandenilio degalų papildymo infrastruktūrą;
- (38) valstybės narės, nusprendusios į savo nacionalines politikos sistemas įtraukti vandenilio degalų papildymo punktus, turėtų užtikrinti, kad būtų sukurta viešai prieinama vandenilio tiekimo motorinėms transporto priemonėms infrastruktūra, kuria būtų užtikrintas vandeniliu varomų motorinių transporto priemonių judėjimas valstybių narių nustatytuose tinkluose. Atitinkamais atvejais turėtų būti atsižvelgta į tarpvalstybines jungtis, kad būtų sudaryta galimybė vandeniliu varomomis motorinėms transporto priemonėms judėti visoje Sąjungoje;
- (39) Sąjungoje šiuo metu veikia maždaug 3 000 degalų papildymo punktų, skirtų gamtinėmis dujomis varomoms transporto priemonėms. Galima būtų įrengti daugiau degalų papildymo punktų ir jiems tiekti dujas iš esamo gerai išplėto ir Sąjungos teritoriją aprėpiančio gamtinių dujų skirstymo tinklo, jeigu dujų kokybė būtų tinkama, kad jas būtų galima naudoti dabartinių ir pažangiųjų technologijų dujomis varomose transporto priemonėse. Esamą gamtinių dujų skirstymo tinklą būtų galima papildyti vietos degalų papildymo punktais, kuriuose būtų naudojamas vietoje pagamintas biometanas;
- (40) bendrai gamtinių dujų infrastruktūrai reikalingos bendros jos techninės įrangos ir dujų kokybės techninės specifikacijos. Sąjungoje naudojamų gamtinių dujų kokybė priklauso nuo jų kilmės vietos, jų sudedamųjų dalių, pavyzdžiui, į gamtines dujas įmaišyto biometano, ir nuo to, koku būdu gamtinės dujos tvarkomos visoje paskirstymo grandinėje. Todėl dėl techninių charakteristikų įvairovės galėtų būti užkirstas kelias optimaliam variklių eksploatavimui ir mažinamas jų energijos vartojimo efektyvumas. Šiuo atžvilgiu Techninis komitetas CEN/TC 408 – Projekto komitetas rengia transporto sektoriuje naudojamų gamtinių dujų ir biometano įpurškimo į gamtinių dujų tinklą kokybės specifikacijų rinkinį;
- (41) valstybės narės, pasitelkdamos savo nacionalines politikos sistemas, turėtų užtikrinti, kad būtų sukurtas tinkamas viešai prieinamų degalų papildymo punktų, skirtų SGD arba suslėgto biometano tiekimui motorinėms transporto priemonėms, skaičius, siekiant užtikrinti, kad SGD varomos motorinės transporto priemonės galėtų judėti miestų ir (arba) priemiesčių aglomeracijose ir kitose tankiai gyvenamose vietovėse, taip pat visoje Sąjungoje bent esamu TEN-T pagrindiniu tinklu. Kurdamos savo SGD tiekimo motorinėms transporto priemonėms tinklus, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų įdiegti viešai prieinami degalų papildymo punktai, atsižvelgiant į SGD varomų motorinių transporto priemonių minimalų nuvažiuojamą atstumą. Kaip orientacinė nuoroda, reikiamas vidutinis atstumas tarp degalų papildymo punktų turėtų būti apie 150 km. Siekiant užtikrinti rinkos veikimą ir sąveikumą, visi motorinėms transporto priemonėms skirti SGD degalų papildymo punktai turėtų tiekti tokios kokybės dujas, kokios turi būti naudojamos dabartinių ir pažangiųjų technologijų transporto priemonėse, varomose SGD;
- (42) SkGD yra patraukli kuro alternatyva laivams, suteikianti galimybę laikytis reikalavimų SO<sub>x</sub> išskyrimo kontrolės rajonuose mažinti sieros kiekį jūriniame kure, kurie taikomi pusei Europos trumpųjų nuotolių laivybos laivų, kaip numatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2012/33/ES <sup>(1)</sup>. SkGD degalų papildymo punktų jūrų ir vidaus vandenų uostuose pagrindinis tinklas turėtų būti įdiegtas atitinkamai bent iki 2025 m. ir 2030 m. pabaigos. SkGD degalų papildymo punktai apima, *inter alia*, SkGD terminalus, rezervuarus, mobiliuosius konteinerius, bunkerinius laivus ir baržas. Nors iš pradžių daugiausia dėmesio skiriama pagrindiniam tinklui, nereikėtų atmesti galimybės ilgainiui tiekti SkGD ir pagrindiniam tinklui nepriklausančiuose uostuose, visų pirma tuose

<sup>(1)</sup> 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/33/ES, kuria dėl sieros kiekio jūriniame kure iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/32/EB (OL L 327, 2012 11 27, p. 1).

uostuose, kurie yra svarbūs transporto operacijų neatliekantiems laivams. Sprendimas dėl SkGD degalų papildymo punktų išdėstymo uostuose turėtų būti grindžiamas sąnaudų ir naudos analize, įskaitant teigiamo poveikio aplinkai analizę. Taip pat turėtų būti atsižvelgta į taikytinas nuostatas, susijusias su sauga. Šioje direktyvoje numatytos SkGD infrastruktūros diegimas neturėtų trukdyti plėtoti kitų galimų būsimų energiją taupančių alternatyviųjų degalų rūšių;

- (43) Komisija ir valstybės narės turėtų siekti iš dalies pakeisti iš dalies pakeistą Europos sutartį dėl tarptautinio pavojingų krovinių vežimo vidaus vandenų keliais, sudarytą 2000 m. gegužės 26 d. Ženevoje (toliau – ADN), kad būtų sudaryta galimybė dideliu mastu vidaus vandenų keliais vežti SkGD. To nulemti pakeitimai, patikslinus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/68/EB <sup>(1)</sup> III priedo III.1 skirsnį, turėtų tapti taikytini visam šios rūšies transportui Sąjungos teritorijoje. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/87/EB <sup>(2)</sup> prirėkus turėtų būti iš dalies pakeista, kad būtų sudarytos galimybės efektyviai ir saugiai naudoti SkGD vidaus vandens keliais plaukiojančių laivų varomosioms sistemoms. Siūlomi pakeitimai neturėtų prieštarauti ADN, Sąjungos teritorijoje taikomos vadovaujantis Direktyvos 2008/68/EB III priedo III.1 skirsniu, nuostatomis;
- (44) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų įdiegtos tinkamos skirstymo sistemos tarp saugyklų ir SkGD degalų papildymo punktų. Kelių transporto atveju, siekiant plėtoti ekonomiškai tvarų judumą SkGD srityje, itin svarbi yra galimybė pasinaudoti SkGD cisterninių transporto priemonių pripildymo punktais, ir tų punktų geografinė padėtis;
- (45) SkGD, įskaitant suskystintą biometaną, taip pat gali suteikti galimybę sunkiosioms transporto priemonėms naudoti ekonomiškai efektyvią technologiją, siekiant laikytis griežtų Euro VI standartų teršalų išmetimo ribų, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 595/2009 <sup>(3)</sup>;
- (46) TEN-T pagrindinis tinklas turėtų būti SkGD infrastruktūros diegimo pagrindas, nes jis apima pagrindinius transporto šrautus ir suteikia galimybę naudotis tinklo privalumais. Nustatydamos savo tinklus, skirtus SkGD tiekimui sunkiosioms motorinėms transporto priemonėms, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų įdiegti viešai prieinami degalų papildymo punktai bent esamame TEN-T pagrindiniame tinkle, kurie būtų išdėstyti atitinkamu atstumu vienas nuo kito, atsižvelgiant į SkGD varomų sunkiųjų transporto priemonių minimalų nuvažiuojamą atstumą. Kaip orientacinė nuoroda, reikiamas vidutinis atstumas tarp degalų papildymo punktų turėtų būti apie 400 km;
- (47) tiek SkGD, tiek SGD degalų papildymo punktų diegimas turėtų būti tinkamai suderintas su TEN-T pagrindinio tinklo diegimu;
- (48) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. turėtų būti įdiegtas tinkamas viešai prieinamų SkGD ir SGD degalų papildymo punktų skaičius, iki tos dienos – bent esamame TEN-T pagrindiniame tinkle, o po tos dienos – kitose TEN-T pagrindinio tinklo dalyse, kuriomis gali naudotis transporto priemonės;
- (49) didėjant motorinių transporto priemonių degalų rūšių įvairovei ir kartu nuolat augant piliečių judėjimo keliais intensyvumui visoje Sąjungoje, transporto priemonių naudotojams būtina teikti aiškią ir lengvai suprantamą informaciją apie degalus, esančius degalų papildymo punktuose, ir apie įvairių Sąjungos rinkoje siūlomų degalų arba įkrovimo priėgų tinkamumą jų transporto priemonei, nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2009/30/EB <sup>(4)</sup>. Valstybės narės turėtų turėti galimybę nuspręsti įgyvendinti tokias informavimo priemones ir transporto priemonių, esančių apyvaroje, atžvilgiu;
- (50) jeigu konkrečių alternatyviųjų degalų atveju nesama Europos standarto, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama informacijos teikimo naudotojams ir ženklavimo tikslais naudoti kitais standartais;

<sup>(1)</sup> 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

<sup>(2)</sup> 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/87/EB, nustatanti techninius reikalavimus vidaus vandenų laivams ir panaikinanti Tarybos direktyvą 82/714/EEB (OL L 389, 2006 12 30, p. 1).

<sup>(3)</sup> 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (Euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantis direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB (OL L 188, 2009 7 18, p. 1).

<sup>(4)</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/30/EB, iš dalies keičianti Direktyvos 98/70/EB nuostatas dėl benzino, dyzelinių degalų (dyzelino) ir gazolių kokybės rodiklių, nustatančiai šiltnamio efektą sukeliančių dujų stebėsenos ir mažinimo mechanizmą, iš dalies keičianti Tarybos direktyvos 1999/32/EB nuostatas dėl vidaus vandens kelių laivų kuro kokybės rodiklių ir panaikinanti Direktyvą 93/12/EEB (OL L 140, 2009 6 5, p. 88).

- (51) paprasta ir lengvai palyginama informacija apie skirtingų rūšių degalų kainas galėtų būti svarbi transporto priemonių naudotojams, kad jie galėtų geriau įvertinti santykinę konkrečių rinkoje esančių degalų kainą. Todėl degalinėse nurodant degalų, visų pirma gamtinių dujų ir vandenilio, kainas informavimo tikslais turėtų būti galimybė nurodyti jas palyginant su tradicinių degalų vieneto kaina, pavyzdžiui, „1 litro benzino atitinkmuo“;
- (52) didėjant motorinių transporto priemonių degalų rūšių įvairovei, būtina transporto priemonių naudotojams suteikti duomenis apie alternatyviųjų degalų, kuriems taikoma ši direktyva, viešai prieinamų degalų papildymo punktų ir viešųjų įkrovimo priegių geografinę padėtį. Taigi kai bendrovės arba interneto svetainės teikia šią informaciją, ji turėtų būti prieinama visiems naudotojams viešai ir nediskriminaciniu pagrindu;
- (53) itin svarbu, kad formuojant faktais pagrįstą politiką visais lygiais būtų renkami geriausios praktikos pavyzdžiai ir suderinti duomenys pasitelkiant stebėsenos veiklą, pavyzdžiui, Netaršių transporto priemonių portalą („Clean Vehicle Portal“) ir Europos elektrojudumo stebėjimo centrą („European Electro-mobility Observatory“);
- (54) kai taikoma, į eismo ir kelionių informacijos paslaugas, teikiamas įgyvendinant pažangiąją transporto sistemą, turėtų būti įtraukta svarbiausia informacija apie įkrovimo priegių ir degalų papildymo punktų prieinamumą ir bet kokia kita judumui visoje Sąjungoje būtina informacija;
- (55) siekiant užtikrinti, kad šios direktyvos nuostatos būtų suderintos su rinkos plėtojimu ir technikos pažanga, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl degalų papildymo punktų ir įkrovimo priegių techninių specifikacijų bei atitinkamų standartų. Ypač svarbu, kad Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir atlikdama parengiamąjį darbą tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, siekiant priimti deleguotuosius aktus. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (56) Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) rengia vienodus ir tarptautiniu mastu pripažįstamus saugos bei aplinkosaugos standartus, taikomus jūrų transportui. Atsižvelgiant į jūrų transporto visuotinį pobūdį, turėtų būti vengiama neatitiktis tarptautiniams standartams. Todėl Sąjunga turėtų užtikrinti, kad pagal šią direktyvą priimtos jūrų transporto techninės specifikacijos atitiktų TJO priimtas tarptautines taisykles;
- (57) įkrovimo priegių ir degalų papildymo punktų sąveikumo techninės specifikacijos turėtų būti nustatytos Europos arba tarptautiniais standartais. ESO turėtų priimti Europos standartus, vadovaudamasi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1025/2012 <sup>(1)</sup> 10 straipsniu, ir tie standartai turėtų būti parengti remiantis esamais tarptautiniais standartais arba, kai taikoma, vykdomu darbu tarptautinės standartizacijos srityje. Tais atvejais, kai standartai dar nėra priimti, darbas turėtų būti grindžiamas šiais šiuo metu rengiamais standartais: gairės dėl sistemų ir įrenginių, skirtų SkGD kaip degalų tiekimui laivams (ISO/DTS 18683), Gamtinių dujų degalinės – transporto priemonėms skirti SkGD papildymo punktai (ISO/DIS 16924) ir Gamtinių dujų degalinės – transporto priemonėms skirti SGD papildymo punktai (ISO/DIS 16923). Komisija turėtų būti įgaliota priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų atnaujintos nuorodos į Europos arba tarptautiniuose standartuose pateiktas technines specifikacijas;
- (58) taikant šią direktyvą, Komisija turėtų konsultuotis su atitinkamomis ekspertų grupėmis, bent su Europos ateities transporto degalų ekspertų grupe, kurią sudaro pramonės ir pilietinės visuomenės ekspertai, taip pat Jungtine transporto ir aplinkos ekspertų grupe, į kurią susibūrę ekspertai iš valstybių narių;
- (59) Komisija įsteigė ekspertų grupę – Europos tvarios laivybos forumą (toliau – ETLF), kuris padeda įgyvendinant Sąjungos veiklą jūrų transporto tvarumo srityje. ETLF buvo sukurta laivų degalams naudojamų SkGD specialistų darbo grupė, kuriai suteikti įgaliojimai pasiūlyti ETLF parengti SkGD bunkeravimo techninius, eksploatacinius, saugos, saugumo, mokymo ir aplinkosaugos aspektus aprėpiančius SkGD naudojimo laivų degalams standartus

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



arba taisyklės. Be to, buvo įsteigtas Techninių standartų rengimo komitetas (toliau – CESTE), kuriam pavesta spręsti klausimus, susijusius su techniniais standartais vidaus vandenų laivybos srityje. Ypač svarbu, kad prieš priimdama deleguotuosius aktus dėl SkGD bunkeravimo reikalavimų, įskaitant su tuo susijusius saugos aspektus, Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant ETLF ir CESTE;

- (60) Centrinė laivybos Reiniu komisija (toliau – CLRK) yra tarptautinė organizacija, sprendžianti visus su vidaus vandenų laivyba susijusius klausimus. Dunojaus komisija yra tarptautinė tarpvyriausybė organizacija, užtikrinanti ir plėtojanti laisvą laivybą Dunojaus upe. Ypač svarbu, kad prieš priimdama deleguotuosius aktus dėl vidaus vandenų laivybos Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant CLRK ir Dunojaus komisiją;
- (61) kai ekspertai, dirbdami ekspertų grupėse, nagrinėja su šia direktyva susijusius klausimus, kurie nėra susiję su jos įgyvendinimu ar pažeidimais, Europos Parlamentas turėtų gauti visą informaciją bei dokumentus ir, atitinkamai atvejais, kvietimą dalyvauti atitinkamuose posėdžiuose;
- (62) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti bendras procedūras ir specifikacijas. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamos laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 <sup>(1)</sup>;
- (63) siekiant užtikrinti, kad transportui skirti alternatyvieji degalai būtų tiekiami tokios kokybės, kokia būtina naudojant juos dabartiniuose ir ateities technologijų varikliuose, ir kad jais būtų užtikrintas aukšto lygio aplinkosauginis veiksmingumas CO<sub>2</sub> ir kitų išmetamųjų teršalų atžvilgiu, Komisija turėtų vykdyti jų pateikimo rinkai stebėseną. Tuo tikslu Komisija turėtų, jeigu tinkama, pasiūlyti būtinas teises priemones, kuriomis būtų užtikrintas suderintas aukštas degalų kokybės lygis visoje Sąjungoje;
- (64) siekiant užtikrinti kuo platesnį transportui skirtų alternatyviųjų degalų naudojimą, kartu užtikrinant technologinį neutralumą, ir skatinti tvarų elektrodumą visoje Sąjungoje, Komisija, jeigu ji mano, kad tai yra tinkama, turėtų imtis tinkamų priemonių, pavyzdžiui, priimti komunikate „Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija“ nustatytos strategijos įgyvendinimo veiksmų planą. Šiuo tikslu Komisija galėtų atsižvelgti į individualius rinkos poreikius ir pokyčius valstybėse narėse;
- (65) kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. skatinti plataus masto alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimą, valstybės narės atskirai negali deramai pasiekti, bet siekdamos užtikrinti alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių paklausą ir tam, kad Europos pramonė galėtų įgyvendinti ekonomiškai efektyvius projektus, ir siekiant sudaryti sąlygas alternatyviaisiais degalais varomomis transporto priemonėmis judėti visoje Sąjungoje, tą tikslą būtų lengviau pasiekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

### *1 straipsnis*

### **Dalykas**

Šia direktyva nustatoma bendra alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo Sąjungoje priemonių sistema, siekiant sumažinti transporto priklausomybę nuo naftos ir sušvelninti jo poveikį aplinkai. Šia direktyva nustatomi minimalūs reikalavimai alternatyviųjų degalų infrastruktūros, įskaitant elektromobilių įkrovimo prieigas ir gamtinių dujų (SkGD ir SGD) bei vandenilio degalų papildymo punktus, kūrimui, kurie turi būti įgyvendinami pasitelkiant valstybių narių nacionalines politikos sistemas, taip pat tokių įkrovimo prieigų ir papildymo punktų bendras technines specifikacijas, ir informacijos teikimo naudotojams reikalavimai.

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

## 2 straipsnis

**Terminų apibrėžtys**

Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) alternatyvieji degalai – degalai arba energijos šaltiniai, kurie tiekiant energiją transportui bent iš dalies pakeičia degalus, gaunamus iš iškastinės naftos šaltinių, ir kurie gali prisidėti prie transporto dekarbonizacijos bei pagerinti transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą. Prie alternatyviųjų degalų priskiriama, *inter alia*:
  - elektra,
  - vandenilis,
  - biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvos 2009/28/EB 2 straipsnio i punkte,
  - sintetiniai degalai ir parafininis kuras,
  - dujinės (suslėgtosios gamtinės dujos – SGD) ir suskystintos (suskystintosios gamtinės dujos – SkGD) būsenos gamtinės dujos, įskaitant biometaną, ir
  - suskystintosios naftos dujos (SND);
- 2) Elektromobilis – motorinė transporto priemonė, kurioje sumontuota jėgos pavara, apimanti bent vieną ne išorinę elektros mašiną – energijos keitiklį su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės;
- 3) įkrovimo prieiga – elektromobilių įkrovimo sąsaja, per kurią galima vienu metu įkrauti vieną elektromobilį, arba įrenginys, kuriuo vienu metu galima sukeisti vieno elektromobilio akumuliatorių;
- 4) įprastos galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios elektrinė galia, perduodama elektromobiliui, yra ne didesnė kaip 22 kW, išskyrus ne didesnės kaip 3,7 kW elektrinės galios įtaisus, kurie įrengti privačiuose namų ūkiuose arba kurių pirminė paskirtis nėra elektromobilių įkrovimas ir kurie nėra viešai prieinami;
- 5) didelės galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios elektrinė galia, perduodama elektromobiliui, yra didesnė kaip 22 kW;
- 6) elektros tiekimas nuo kranto – priešvartuotų jūrų laivų arba vidaus vandenų laivų aprūpinimas elektros energija nuo kranto, naudojant standartizuotą sąsają;
- 7) viešoji įkrovimo prieiga arba viešai prieinamas degalų papildymo punktas – įkrovimo prieiga arba degalų papildymo punktas, kuriuose tiekiami alternatyvieji degalai ir kuriais naudotojai gali naudotis visoje Sąjungoje nediskriminacinėmis sąlygomis. Sudarant galimybę naudotis priegomis ir punktais nediskriminacinėmis sąlygomis gali būti taikomos tapatumo nustatymo, naudojimosi ir mokėjimo sąlygos;
- 8) degalų papildymo punktas – bet kokių degalų, išskyrus SkGD, tiekimui skirta degalų papildymo infrastruktūra, naudojant stacionarius arba mobilius įrenginius;
- 9) SkGD degalų papildymo punktas – SkGD tiekimui skirta degalų papildymo infrastruktūra, kurią sudaro stacionarus ar mobilus įrenginys, priekrantės įrenginys arba kita sistema.

## 3 straipsnis

**Nacionalinės politikos sistemos**

1. Kiekviena valstybė narė patvirtina nacionalinę alternatyviųjų degalų transporto sektoriuje rinkos plėtojimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo politikos sistemą. Ji turi apimti bent šiuos elementus:

- alternatyviųjų degalų transporto sektoriuje rinkos dabartinės padėties ir būsimos raidos, taip pat atsižvelgiant į galimą jų naudojimą vienu metu ir suderintą naudojimą, ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros raidos, atsižvelgiant į tarpvalstybinį tęstinumą (kai tai reikalinga), įvertinimą;

- alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo nacionalinius planinius rodiklius ir tikslus pagal 4 straipsnio 1 dalį, 4 straipsnio 3 dalį, 4 straipsnio 5 dalį, 6 straipsnio 1 dalį, 6 straipsnio 2 dalį, 6 straipsnio 3 dalį, 6 straipsnio 4 dalį, 6 straipsnio 6 dalį, 6 straipsnio 7 dalį, 6 straipsnio 8 dalį ir, kai taikytina, 5 straipsnio 1 dalį. Tie nacionaliniai planiniai rodikliai ir tikslai nustatomi ir gali būti peržiūrimi remiantis paklausos šalyje, regione arba visoje Sąjungoje įvertinimu, kartu užtikrinant atitiktį šioje direktyvoje nustatytiems minimaliems infrastruktūros reikalavimams;
- priemonės, kurios yra būtinos siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti jų nacionalinėje politikos sistemoje nustatyti nacionaliniai planiniai rodikliai ir tikslai;
- priemonės, kuriomis gali būti skatinamas alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimas viešojo transporto paslaugų sektoriuje;
- miestų ir (arba) priemiesčių aglomeracijų, kitų tankiai gyvenamų vietovių ir tinklų, kuriuose, atsižvelgiant į rinkos poreikius, bus įrengtos viešosios įkrovimo priemonės pagal 4 straipsnio 1 dalį, nustatymą;
- miestų ir (arba) priemiesčių aglomeracijų, kitų tankiai gyvenamų vietovių ir tinklų, kuriuose, atsižvelgiant į rinkos poreikius, bus įrengti SGD degalų papildymo punktai pagal 6 straipsnio 7 dalį, nustatymą;
- poreikio įrengti SkGD degalų papildymo punktus uostuose, kurie nepriklauso TEN-T pagrindiniam tinklui, įvertinimą;
- poreikio įrengti elektros tiekimo įrenginius oro uostuose, skirtus naudoti nejudantiems lėktuvams, apsvartymą.

2. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėmis politikos sistemomis būtų atsižvelgta į jų teritorijoje naudojamo įvairių rūšių transporto poreikius, įskaitant tų rūšių transportą, kurio atveju yra nedaug alternatyvų iškastiniam kurui.

3. Nacionalinėmis politikos sistemomis atitinkamai atvejais atsižvelgiama į regioninių ir vietos valdžios institucijų interesus, taip pat į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų interesus.

4. Valstybės narės prirėkus bendradarbiauja, pasitelkdamos konsultacijas arba bendras politikos sistemas, siekdamos užtikrinti, kad šios direktyvos tikslams pasiekti būtinos priemonės būtų nuoseklios ir suderintos.

5. Alternatyviųjų degalų infrastruktūrai skirtos paramos priemonės įgyvendinamos laikantis SESV nustatytų valstybės pagalbos taisyklių.

6. Nacionalinės politikos sistemos turi atitikti galiojančius Sąjungos aplinkosaugos ir klimato apsaugos teisės aktus.

7. Ne vėliau kaip 2016 m. lapkričio 18 d. valstybės narės praneša Komisijai apie savo nacionalines politikos sistemas.

8. Komisija, remdamasi nacionalinėmis politikos sistemomis, skelbia ir reguliariai atnaujina informaciją apie kiekvienos valstybės narės pateiktus nacionalinius planinius rodiklius ir tikslus, susijusius su:

- viešųjų įkrovimo priemonių skaičiumi;
- jūrų ir vidaus vandenų uostams skirtais SkGD degalų papildymo punktais;
- motorinėms transporto priemonėms skirtais viešai prieinamais SkGD degalų papildymo punktais;
- motorinėms transporto priemonėms skirtais viešai prieinamais SGD degalų papildymo punktais.

Atitinkamai atvejais taip pat skelbiama informacija, susijusi su:

- viešai prieinamais vandenilio degalų papildymo punktais;
- elektros tiekimo nuo kranto jūrų ir vidaus vandenų uostuose infrastruktūra;
- elektros tiekimo įrenginių nejudantiems lėktuvams infrastruktūra.

9. Komisija padeda valstybėms narėms teikiant ataskaitas dėl nacionalinių politikos sistemų parengdama gaires, nurodytas 10 straipsnio 4 dalyje, įvertina nacionalinių politikos sistemų suderinamumą Sąjungos lygmeniu ir padeda valstybėms narėms vykdyti bendradarbiavimo procesą, numatytą šio straipsnio 4 dalyje.

## 4 straipsnis

**Elektros tiekimas transportui**

1. Valstybės narės, pasitelkdamos savo nacionalines politikos sistemas, užtikrina, kad ne vėliau kaip 2020 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas tinkamas viešųjų įkrovimo priegų skaičius, siekdamos užtikrinti, kad elektromobiliai galėtų judėti bent miestų ir (arba) priemiesčių aglomeracijose bei kitose tankiai gyvenamose vietovėse ir, atitinkamais atvejais, valstybių narių nustatytuose tinkluose. Tokių įkrovimo priegų skaičius nustatomas atsižvelgiant į, *inter alia*, elektromobilių, kurie, kaip numatoma, iki 2020 m. pabaigos bus registruoti, skaičių, nurodytą jų nacionalinėse politikos sistemose, taip pat Komisijos parengtus geriausios praktikos pavyzdžius ir rekomendacijas. Atitinkamais atvejais atsižvelgiama į konkrečius poreikius, susijusius su viešųjų įkrovimo priegų įrengimu viešojo transporto stotyse.

2. Komisija įvertina, kaip taikomi 1 dalies reikalavimai, ir atitinkamais atvejais pateikia pasiūlymą iš dalies pakeisti šią direktyvą, kuriame būtų atsižvelgta į elektromobilių rinkos plėtojimą, siekiant užtikrinti, kad kiekvienoje valstybėje narėje ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas papildomas viešųjų įkrovimo priegų skaičius bent esamame TEN-T pagrindiniame tinkle, miestų ir (arba) priemiesčių aglomeracijose ir kitose tankiai gyvenamose vietovėse.

3. Valstybės narės savo nacionalinėse politikose taip pat imasi priemonių, skirtų skatinti ne viešųjų įkrovimo priegų įrengimą ir sudaryti jam palankesnes sąlygas.

4. Valstybės narės užtikrina, kad elektromobiliams skirtos įprastos galios įkrovimo priegos, išskyrus belaidžius arba induktyviuosius įrenginius, įrengtos arba atnaujintos nuo 2017 m. lapkričio 18 d., atitiktų bent II priedo 1.1 punkte išdėstytas technines specifikacijas ir specialius nacionaliniu mastu galiojančius saugos reikalavimus.

Valstybės narės užtikrina, kad elektromobiliams skirtos didelės galios įkrovimo priegos, išskyrus belaidžius arba induktyviuosius įrenginius, įrengtos arba atnaujintos nuo 2017 m. lapkričio 18 d., atitiktų bent II priedo 1.2 punkte išdėstytas technines specifikacijas.

5. Valstybės narės užtikrina, kad jų nacionalinėse politikose būtų įvertintas poreikis jūrų ir vidaus vandenų uostuose vidaus vandenų laivams ir jūrų laivams tiekti elektrą nuo kranto. Tokia elektros tiekimo nuo kranto įranga sumontuojama prioritetine tvarka TEN-T pagrindiniame tinkle esančiuose uostuose ir kituose uostuose ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d., išskyrus atvejus, kai tam nėra paklausos ir išlaidos yra neproporcingos naudai, įskaitant teigiamą poveikį aplinkai.

6. Valstybės narės užtikrina, kad elektros tiekimo nuo kranto jūrų transportui įrenginiai, įrengti arba atnaujinti nuo 2017 m. lapkričio 18 d., atitiktų II priedo 1.7 punkte išdėstytas technines specifikacijas.

7. Elektromobiliams įkrauti viešosiose įkrovimo priegose, jei tai techniškai įmanoma ir ekonomiškai pagrįsta, naudojamos Direktyvos 2012/27/ES 2 straipsnio 28 punkte apibrėžtos pažangiosios matavimo sistemos ir laikomasi tos direktyvos 9 straipsnio 2 dalyje nustatytų reikalavimų.

8. Valstybės narės užtikrina, kad viešųjų įkrovimo priegų operatoriai galėtų laisvai pirkti elektrą iš bet kurio Sąjungos elektros energijos tiekėjo priklausomai nuo susitarimo su tiekėju. Įkrovimo priegų operatoriams leidžiama teikti elektromobilių įkrovimo paslaugas klientams pagal sutartį, įskaitant kitų paslaugų teikėjų vardu ir jiems atstovaujant.

9. Visose viešosiose įkrovimo priegose elektromobilių naudotojams taip pat sudaroma *ad hoc* įkrovimo galimybė nesudarant sutarties su atitinkamu elektros energijos tiekėju arba operatoriumi.

10. Valstybės narės užtikrina, kad viešųjų įkrovimo priegų operatorių paslaugų kainos būtų pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės.

11. Valstybės narės užtikrina, kad su visais asmenimis, kurie įrengia arba eksploatuoja viešąsias įkrovimo priemones, skirstomųjų tinklų operatoriai bendradarbiautų nediskriminuojančiomis sąlygomis.

12. Valstybės narės užtikrina, kad teisinė sistema sudarytų galimybę sudaryti elektros tiekimo įkrovimo priegai sutartį su kitais tiekėjais, kurie nėra elektros tiekėjai namų ūkiui arba pastatams, kuriose yra tokios įkrovimo priegos.

13. Nedarant poveikio Reglamentui (ES) Nr. 1025/2012, Sąjunga siekia, kad atitinkamos standartizacijos organizacijos parengtų motorinių transporto priemonių belaidžio įkrovimo bei akumuliatorių sukeitimo ir L kategorijos motorinių transporto priemonių bei elektra varomų autobusų įkrovimo priegių Europos standartus, kuriuose būtų išdėstytos išsamios techninės specifikacijos.

14. Komisijai pagal 8 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais siekiama:

- a) papildyti šį straipsnį ir II priedo 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 ir 1.8 punktus, kad būtų nustatyta, jog infrastruktūra, kuri bus įdiegta arba atnaujinta, privalo atitikti technines specifikacijas, išdėstytas Europos standartuose, kurie turi būti parengti pagal šio straipsnio 13 dalį, jeigu atitinkamos ESO rekomendavo tik vieną techninį sprendimą su techninėmis specifikacijomis, kaip apibūdinta atitinkamame Europos standarte;
- b) atnaujinti nuorodas į II priedo 1 punkte išdėstytose techninėse specifikacijose nurodytus standartus, kai tie standartai pakeičiami naujomis atitinkamų standartizacijos organizacijų patvirtintomis jų versijomis.

Ypač svarbu, kad prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant valstybių narių ekspertus.

Tuose deleguotuosiuose aktuose numatomas ne trumpesnis kaip 24 mėnesių pereinamasis laikotarpis, po kurio juose pateikiamos techninės specifikacijos arba jų iš dalies pakeistos versijos tampa privalomos infrastruktūrai, kuri bus įdiegta arba atnaujinta.

#### 5 straipsnis

### Vandenilio tiekimas kelių transportui

1. Valstybės narės, nusprendusios į savo nacionalines politikos sistemas įtraukti viešai prieinamus vandenilio degalų papildymo punktus, užtikrina, kad būtų įrengtas tinkamas tokių punktų skaičius, siekiant, kad ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. būtų užtikrintas vandeniliu varomų motorinių transporto priemonių, įskaitant kuro elementais varomas transporto priemonės, judėjimas tų valstybių narių nustatytuose tinkluose, įskaitant, atitinkamais atvejais, tarpvalstybines jungtis.

2. Valstybės narės užtikrina, kad viešai prieinami vandenilio degalų papildymo punktai, įrengti arba atnaujinti nuo 2017 m. lapkričio 18 d., atitiktų II priedo 2 punkte išdėstytas technines specifikacijas.

3. Komisijai pagal 8 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus siekiant atnaujinti nuorodas į II priedo 2 punkte išdėstytose techninėse specifikacijose nurodytus standartus, kai tie standartai pakeičiami naujomis atitinkamų standartizacijos organizacijų patvirtintomis jų versijomis.

Ypač svarbu, kad prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant valstybių narių ekspertus.

Tuose deleguotuosiuose aktuose numatomas ne trumpesnis kaip 24 mėnesių pereinamasis laikotarpis, po kurio juose pateikiamos techninės specifikacijos arba jų iš dalies pakeistos versijos tampa privalomos infrastruktūrai, kuri bus įdiegta arba atnaujinta.

#### 6 straipsnis

### Gamtinių dujų tiekimas transportui

1. Valstybės narės, pasitelkdamos savo nacionalines politikos sistemas, užtikrina, kad ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. jūrų uostuose būtų įrengtas tinkamas SkGD degalų papildymo punktų skaičius, siekiant sudaryti sąlygas SkGD varomų vidaus vandenų laivų arba jūrų laivų judėjimui visame TEN-T pagrindiniame tinkle. Kai tai būtina siekiant užtikrinti pakankamą TEN-T pagrindinio tinklo aprėptį, valstybės narės bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis narėmis.

2. Valstybės narės, pasitelkdamos savo nacionalines politikos sistemas, užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. vidaus vandenų uostuose būtų įrengtas tinkamas SkGD degalų papildymo punktų skaičius, siekiant sudaryti sąlygas SkGD varomų vidaus vandenų laivų arba jūrų laivų judėjimui visame TEN-T pagrindiniame tinkle. Kai tai būtina siekiant užtikrinti pakankamą TEN-T pagrindinio tinklo aprėptį, valstybės narės bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis narėmis.

3. Valstybės narės savo nacionalinėse politikose nustato jūrų ir vidaus vandenų uostus, kuriuose turi būti sudaryta galimybė naudotis SkGD degalų papildymo punktais, kaip numatyta 1 ir 2 dalyse, taip pat atsižvelgiant į realius rinkos poreikius.

4. Valstybės narės, pasitelkdamos savo nacionalines politikos sistemas, užtikrina, kad ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas tinkamas viešai prieinamų SkGD degalų papildymo punktų skaičius, bent esamame TEN-T pagrindiniame tinkle, siekiant užtikrinti, kad SkGD varomos sunkiosios motorinės transporto priemonės galėtų judėti visoje Sąjungoje, kai tam yra poreikis, išskyrus atvejus, kai sąnaudos yra neproporcingos naudai, įskaitant teigiamą poveikį aplinkai.

5. Komisija įvertina, kaip taikomi 4 dalies reikalavimai, ir atitinkamais atvejais ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. pateikia pasiūlymą iš dalies pakeisti šią direktyvą, kuriame būtų atsižvelgta į SkGD varomų sunkiųjų motorinių transporto priemonių rinką, siekiant užtikrinti, kad kiekvienoje valstybėje narėje būtų įrengtas tinkamas viešai prieinamų SkGD degalų papildymo punktų skaičius.

6. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje būtų įrengta tinkama SkGD skirstymo sistema, įskaitant SkGD cisterninių transporto priemonių pripildymo įrenginius, skirta aprūpinti 1, 2 ir 4 dalyse nurodytus degalų papildymo punktus. Taikant nukrypti leidžiančią nuostatą, kaimyninės valstybės narės, siekdamos įgyvendinti šį reikalavimą, pagal savo nacionalines politikos sistemas gali susitelkti į grupę. Susitarimams dėl grupės sudarymo taikomi valstybių narių įsipareigojimai teikti ataskaitas, atsirandantys pagal šią direktyvą.

7. Valstybės narės, pasitelkdamos savo nacionalines politikos sistemas, užtikrina, kad ne vėliau kaip 2020 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas tinkamas viešai prieinamų SGD degalų papildymo punktų skaičius, siekiant pagal 3 straipsnio 1 dalies šeštą įtrauką užtikrinti, kad SGD varomos motorinės transporto priemonės galėtų judėti miestų/priemiesčių aglomeracijose bei kitose tankiai gyvenamose vietovėse ir, atitinkamais atvejais, valstybių narių nustatytuose tinkluose.

8. Valstybės narės, pasitelkdamos savo nacionalines politikos sistemas, užtikrina, kad ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas tinkamas viešai prieinamų SGD degalų papildymo punktų skaičius, bent esamame TEN-T pagrindiniame tinkle, siekiant užtikrinti, kad SGD varomos motorinės transporto priemonės galėtų judėti visoje Sąjungoje.

9. Valstybės narės užtikrina, kad motorinėms transporto priemonėms skirti SGD degalų papildymo punktai, įrengti arba atnaujinti nuo 2017 m. lapkričio 18 d., atitiktų II priedo 3.4 punkte išdėstytas technines specifikacijas.

10. Nedarant poveikio Reglamentui (ES) Nr. 1025/2012, Sąjunga siekia, kad atitinkamos Europos arba tarptautinės standartizacijos organizacijos parengtų standartus, įskaitant išsamias technines specifikacijas, skirtas:

- a) SkGD degalų papildymo punktams, skirtiems jūrų ir vidaus vandenų transportui;
- b) degalų papildymo punktams, skirtiems SkGD ir SGD varomoms motorinėms transporto priemonėms.

11. Komisijai pagal 8 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais siekiama:

- a) papildyti šį straipsnį ir II priedo 3.1, 3.2 ir 3.4 punktus, kad būtų nustatyta, jog infrastruktūra, kuri bus įdiegta arba atnaujinta, privalo atitikti technines specifikacijas, įtrauktas į standartus, kurie turi būti parengti pagal šio straipsnio 10 dalies a ir b punktus, jeigu atitinkamos ESO rekomendavo tik vieną techninį sprendimą su techninėmis specifikacijomis, kaip apibūdinta atitinkamame Europos standarte, jeigu taikytina, suderinamame su atitinkamais tarptautiniais standartais;
- b) atnaujinti nuorodas į techninėse specifikacijose, kurios yra išdėstytos arba bus išdėstytos II priedo 3 punkte, nurodytus standartus, kai tie standartai pakeičiami naujomis atitinkamų Europos arba tarptautinių standartizacijos organizacijų patvirtintomis jų versijomis.

Ypač svarbu, kad prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant valstybių narių ekspertus.

Tuose deleguotuosiuose aktuose numatomas ne trumpesnis kaip 24 mėnesių pereinamasis laikotarpis, po kurio juose pateikiamos techninės specifikacijos arba jų iš dalies pakeistos versijos tampa privalomos infrastruktūrai, kuri bus įdiegta arba atnaujinta.

12. Jeigu 10 dalies a punkte nurodyto SkGD degalų papildymo punktų, skirtų jūrų ir vidaus vandenų transportui, standarto, kuriame pateikiamos išsamios techninės specifikacijos, nėra, ypač jeigu nėra su SkGD bunkeravimu susijusių specifikacijų, Komisijai, atsižvelgiant į TJO, Centrinės laivybos Reinu komisijoje, Dunojaus komisijoje ir kituose susijusiuose tarptautiniuose forumuose atliekamą darbą, pagal 8 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų nustatyti:

- reikalavimai jūrų ir vidaus vandenų transporto bunkeravimo SkGD sąsajoms,
- reikalavimai, susiję su SkGD saugojimo sausumoje ir bunkeravimo SkGD procedūra jūrų ir vidaus vandenų transporte.

Ypač svarbu, kad prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus, Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir konsultuotųsi su atitinkamomis ekspertų jūrų transporto ir vidaus vandenų transporto klausimais grupėmis, įskaitant ekspertus iš nacionalinių jūrų ir vidaus vandenų laivybos institucijų.

### 7 straipsnis

#### Informacija naudotojams

1. Nedarant poveikio Direktyvai 2009/30/EB, valstybės narės užtikrina, kad būtų pateikta aktuali, nuosekli ir aiški informacija apie tas motorines transporto priemones, kurias galima nuolat papildyti konkrečiais rinkai pateiktais degalais arba įkrauti įkrovimo priegose. Tokia informacija pateikiama motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose, degalų papildymo punktuose ir įkrovimo priegose, ant motorinių transporto priemonių ir motorinių transporto priemonių prekybos vietose jų teritorijoje. Šis reikalavimas taikomas visoms motorinėms transporto priemonėms, pateikiama rinkai po 2016 m. lapkričio 18 d., ir motorinių transporto priemonių naudotojo vadovams.

2. 1 dalyje nurodytos informacijos teikimas grindžiamas ženklavimo nuostatomis dėl degalų atitikties ESO standartams, kuriais nustatomos degalų techninės specifikacijos. Tais atvejais, kai tokiuose standartuose pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo schemą, ta grafinė išraiška turi būti paprasta ir lengvai suprantama ir ji pateikiama aiškiai matoma forma:

- a) ant atitinkamų siurblių ir jų antgalių visuose degalų papildymo punktuose nuo tos dienos, kai degalai pateikiami rinkai;
- b) ant motorinių transporto priemonių, kurioms rekomenduojami ir kurioms tinkami tie degalai, visų degalų bakų dangtelių arba šalia jų ir motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose, kai tokios motorinės transporto priemonės pateikiamos rinkai po 2016 m. lapkričio 18 d.

3. Atitinkamais atvejais, degalinėse nurodant degalų, visų pirma gamtinių dujų ir vandenilio, kainas informavimo tikslais nurodomas atitinkamų degalų vienetų kainų palyginimas. Pateikiant šią informaciją naudotojas neturi būti klaidinamas ir jam neturi būti sukelta painiava.

Siekiant padidinti vartotojų informuotumą ir nuosekliai užtikrinti degalų kainų skaidrumą visoje Sąjungoje, Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatyta bendra alternatyviųjų degalų vienetų kainų palyginimo metodika.

4. Tais atvejais, kai ESO standartuose, kuriuose nustatytos degalų techninės specifikacijos, nėra ženklavimo nuostatų dėl atitikties atitinkamiems standartams, arba jeigu ženklavimo nuostatose nėra pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo schemas, arba jeigu ženklavimo nuostatos nėra tinkamos šios direktyvos tikslams pasiekti, Komisija gali 1 ir 2 dalių vienodo įgyvendinimo tikslais pavesti ESO parengti tinkamumo ženklavimo specifikacijas arba gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatyta Sąjungos rinkai pateiktų degalų, kurių pardavimo apimtis, Komisijos vertinimu, yra ne mažesnė kaip 1 % bendros pardavimo apimties daugiau kaip vienoje valstybėje narėje, tinkamumo grafinė išraiška, įskaitant spalvų kodavimo schemą.

5. Jeigu yra atnaujinamos atitinkamų ESO standartų ženklavimo nuostatos, priimami įgyvendinimo aktai dėl ženklavimo arba jeigu pririnkus parengiami nauji Europos standartizacijos organizacijų alternatyviųjų degalų standartai, atitinkami ženklavimo reikalavimai taikomi visiems degalų papildymo punktam bei įkrovimo priegoms ir visoms valstybių narių teritorijoje registruotoms motorinėms transporto priemonėms praėjus 24 mėnesiams nuo atitinkamo jų priėmimo.

6. Šiame straipsnyje nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7. Valstybės narės užtikrina, kad duomenys, rodantys alternatyviųjų degalų, kuriems taikoma ši direktyva, viešai prieinamų degalų papildymo punktų ir viešųjų įkrovimo priegų geografinę padėtį, kai tų duomenų turima, būtų prieinami visiems naudotojams viešai ir nediskriminaciniu pagrindu. Tokie duomenys apie įkrovimo priegas, kai jų turima, gali apimti informaciją apie prieinamumą tikroju laiku, taip pat istorinę informaciją ir tikrojo laiko informaciją apie įkrovimą.

#### 8 straipsnis

### Igaliojimų delegavimas

1. Igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4, 5 ir 6 straipsniuose nurodyti igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2014 m. lapkričio 17 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais igaliojimais ataskaitą. Igaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas ar Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo ne vėliau kaip likus trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4, 5 ir 6 straipsniuose nurodytus deleguotuosius igaliojimus. Sprendimu dėl igaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti igaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 4, 5 ir 6 straipsnius priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas trimis mėnesiais.

#### 9 straipsnis

### Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima, ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.
3. Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprastoji komiteto narių dauguma.

#### 10 straipsnis

### Ataskaitų teikimas ir peržiūra

1. Kiekviena valstybė narė ne vėliau kaip 2019 m. lapkričio 18 d., o po to kas trejus metus pateikia Komisijai nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimo ataskaitą. Tose ataskaitose pateikiama I priede išvardyta informacija ir atitinkamais atvejais į jas įtraukiamas atitinkamas 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų nacionalinių planinių rodiklių ir tikslų įgyvendinimo lygio pagrindimas.



2. Ne vėliau kaip 2017 m. lapkričio 18 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai nacionalinių politikos sistemų ir jų darnos Sąjungos lygmeniu vertinimo ataskaitą, įskaitant 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų nacionalinių planinių rodiklių ir tikslų įgyvendinimo lygio įvertinimą.

3. Kas trejus metus nuo 2020 m. lapkričio 18 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos taikymo ataskaitą.

Komisijos ataskaitą sudaro šie elementai:

- veiksmų, kurių ėmėsi valstybės narės, įvertinimas,
- šios direktyvos poveikio alternatyviųjų degalų infrastruktūros rinkos plėtojimui ir jos indėlio į transportui skirtų alternatyviųjų degalų rinką, taip pat jos poveikio ekonomikai ir aplinkai įvertinimas,
- informacija apie alternatyviųjų degalų transporto sektoriuje ir atitinkamos infrastruktūros, kuriai taikoma ši direktyva, taip pat bet kokių kitų alternatyviųjų degalų technologinę pažangą ir rinkos plėtojimą.

Komisija gali pateikti geriausios praktikos pavyzdžių ir atitinkamų rekomendacijų.

Komisijos ataskaitoje taip pat įvertinami šioje direktyvoje nustatyti infrastruktūros kūrimo ir specifikacijų įgyvendinimo reikalavimai ir datos, atsižvelgiant į atitinkamų alternatyviųjų degalų techninius, ekonominius ir rinkos pokyčius, ir atitinkamais atvejais kartu pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

4. Komisija priima gaires dėl valstybių narių ataskaitų apie I priede išvardytus elementus teikimo.

5. Iki 2020 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri šios direktyvos įgyvendinimą ir atitinkamais atvejais pateikia pasiūlymą dėl jos dalinių pakeitimų, kuriame būtų pateiktos alternatyviųjų degalų infrastruktūros, kuriai taikoma ši direktyva, naujos bendros techninės specifikacijos.

6. Ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 31 d. Komisija, jeigu ji mano, kad tai yra tinkama, priima komunikate „Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija“ nustatytos strategijos įgyvendinimo veiksmų planą, kad būtų užtikrintas kuo platesnis transportui skirtų alternatyviųjų degalų naudojimas, kartu užtikrinant technologinį neutralumą, ir skatinamas tvarus elektrojudumas visoje Sąjungoje. Tuo tikslu ji gali atsižvelgti į individualius rinkos poreikius ir pokyčius valstybėse narėse.

#### 11 straipsnis

### Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip 2016 m. lapkričio 18 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

2. Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

3. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

#### 12 straipsnis

### Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

13 straipsnis

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2014 m. spalio 22 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

M. SCHULZ

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas*

B. DELLA VEDOVA

## I PRIEDAS

## ATASKAITA

Ataskaitoje pateikiamas priemonių, kurių imtasi valstybėje narėje siekiant remti alternatyviųjų degalų infrastruktūros kūrimą, aprašymas. Į ataskaitą įtraukiami bent šie elementai.

**1. Teisinės priemonės**

Informacija apie teisinės priemonės, kurios gali būti teisinės, reguliavimo ir administracinės priemonės alternatyviųjų degalų infrastruktūros kūrimui remti, pavyzdžiui, statybos leidimai, leidimai įrengti automobilių stovėjimo aikštelę, įmonių aplinkosauginio veiksmingumo sertifikavimas ir degalinių koncesijos.

**2. Politikos priemonės, kuriomis remiamas nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimas**

Informaciją apie tas priemones sudaro šie elementai:

- tiesioginės paskatos išigyti alternatyviuosius degalus naudojančias transporto priemones arba kurti infrastruktūrą,
- galimybė pasinaudoti mokesčių paskatomis, siekiant skatinti alternatyviuosius degalus naudojančias transporto priemones ir atitinkamą infrastruktūrą,
- viešųjų pirkimų naudojimas alternatyviesiems degalams remti, įskaitant bendrą pirkimą,
- su paklausa susijusios nefinansinės paskatos, pavyzdžiui, galimybė lengviau patekti į apribojimų zonas, automobilių statymo politika ir specialios eismo juostos,
- atsinaujinančiųjų reaktivinių degalų papildymo punktų poreikio TEN-T pagrindiniame tinkle esančiuose oro uostuose aptarimas,
- techninės bei administracinės procedūros ir teisės aktai, susiję su leidimo tiekti alternatyviuosius degalus suteikimu, kuriais siekiama palengvinti leidimo suteikimo procesą.

**3. Parama diegimui ir gamybai**

Valstybės biudžeto lėšos, kasmet skiriamos alternatyviųjų degalų infrastruktūrai diegti, paskirstytos pagal alternatyviųjų degalų rūšis ir transporto rūšis (kelių, geležinkelių, vandens ir oro).

Valstybės biudžeto lėšos, kasmet skiriamos alternatyviųjų degalų technologijų gamybos įmonėms remti, paskirstytos pagal alternatyviųjų degalų rūšis ir transporto rūšis.

Konkrečių poreikių, atsirandančių alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo pradiniam etape, aptarimas.

**4. Moksliniai tyrimai, technologinė plėtra ir demonstracinė veikla**

Valstybės biudžeto lėšos, kasmet skiriamos alternatyviųjų degalų moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir demonstracinei veiklai remti, paskirstytos pagal degalų rūšis ir transporto rūšis.

**5. Planiniai rodikliai ir tikslai**

- alternatyviaisiais degalais varomų transportų priemonių skaičiaus, numatomo pasiekti iki 2020 m., 2025 m. ir 2030 m., apskaičiavimas,
- alternatyviųjų degalų naudojimo įvairiose transporto rūšyse (kelių, geležinkelių, vandens ir oro) nacionalinių tikslų įgyvendinimo lygis,
- nacionalinių planinių rodiklių, susijusių su alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimu įvairiose transporto rūšyse, įgyvendinimo lygis kiekvienais metais,
- informacija apie metodiką, kuri taikyta siekiant atsižvelgti į didelės galios įkrovimo priegų įkrovimo veiksmingumą.

**6. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros pokyčiai**

Tiekimo pokyčiai (papildomi infrastruktūros pajėgumai) ir paklausos pokyčiai (faktiškai naudojami pajėgumai).

## II PRIEDAS

## TECHNINĖS SPECIFIKACIJOS

## 1. Įkrovimo priegios techninės specifikacijos

## 1.1. Motorinėms transporto priemonėms skirtos įprastos galios įkrovimo priegios

Sąveikumo tikslais elektromobiliams skirtuose kintamosios srovės įprastos galios įkrovimo priegiose įrengiami bent lizdiniai išvadai arba transporto priemonės 2 tipo jungtys, kaip apibūdinta standarte EN 62196-2. Išlaikant 2 tipo suderinamumą, tuose lizdiniuose išvaduose gali būti įrengti tokie elementai kaip mechaninės užsklandos.

## 1.2. Motorinėms transporto priemonėms skirtos didelės galios įkrovimo priegios

Sąveikumo tikslais elektromobiliams skirtuose kintamosios srovės didelės galios įkrovimo priegiose įrengiamos bent 2 tipo jungtys, kaip apibūdinta standarte EN 62196-2.

Sąveikumo tikslais elektromobiliams skirtose nuolatinės srovės didelės galios įkrovimo priegiose įrengiamos bent kombinuotos kintamosios srovės/ nuolatinės srovės „Combo 2“ sistemos jungtys, kaip apibūdinta standarte EN 62196-3.

## 1.3. Motorinių transporto priemonių belaidžio įkrovimo priegios

## 1.4. Motorinių transporto priemonių akumuliatorių sukeitimas

## 1.5. L kategorijos motorinių transporto priemonių įkrovimo priegios

## 1.6. Elektra varomų autobusų įkrovimo priegios

## 1.7. Elektros tiekimas jūrų laivams nuo kranto

Elektros tiekimas jūrų laivams nuo kranto, įskaitant sistemų projektavimą, montavimą ir testavimą, turi atitikti standarto IEC/ISO/IEEE 80005-1 technines specifikacijas.

## 1.8. Elektros tiekimas vidaus vandenų laivams nuo kranto.

## 2. Motorinėms transporto priemonėms skirtų vandenilio degalų papildymo punktų techninės specifikacijos

2.1. Vandenilio degalų papildymo punktai lauke, kuriuose tiekiamas dujinis vandenilis, naudojamas kaip degalai motorinėse transporto priemonėse, turi atitikti specifikacijos ISO/TS 20100 dėl dujinio vandenilio degalų papildymo technines specifikacijas.

2.2. Vandenilio degalų papildymo punktuose tiekiamo vandenilio grynumas turi atitikti standarte ISO 14687-2 pateiktas technines specifikacijas.

2.3. Vandenilio degalų papildymo punktuose turi būti naudojami degalų papildymo algoritmai ir įranga, atitinkantys specifikaciją ISO/TS 20100 dėl dujinio vandenilio degalų papildymo.

2.4. Motorinių transporto priemonių jungtys dujinio vandenilio degalams papildyti turi atitikti standartą ISO 17268 „Motorinės transporto priemonės jungiamieji įtaisai dujinio vandenilio degalams papildyti“.

## 3. Gamtinių dujų degalų papildymo punktų techninės specifikacijos

3.1. Vidaus vandenų laivams arba jūrų laivams skirtų SkGD degalų papildymo punktų techninės specifikacijos

3.2. Motorinėms transporto priemonėms skirtų SkGD degalų papildymo punktų techninės specifikacijos

3.3. SGD jungčių ir (arba) talpyklų techninės specifikacijos

SGD jungtys ir (arba) talpyklos turi atitikti JT EEK taisyklę Nr. 110 (kurioje daroma nuoroda į ISO 14469 I ir II dalis).

3.4. Motorinėms transporto priemonėms skirtų SGD degalų papildymo punktų techninės specifikacijos