

I

(Leģislatīvi akti)

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2014/94/ES

(2014. gada 22. oktobris)

par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Komisija 2010. gada 3. marta paziņojumā “Eiropa 2020 – Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei” ir noteikusi mērķi palielināt konkurētspēju un energoapgādes drošību, efektīvāk izmantot resursus un enerģiju.
- (2) Komisijas 2011. gada 28. marta Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” tika aicināts samazināt transporta atkarību no naftas. Tas jāpanāk, izmantojot politikas iniciatīvu kopumu, tostarp izstrādājot ilgtspējīgu alternatīvo degvielu stratēģiju, kā arī izveidojot atbilstošu infrastruktūru. Komisijas Baltajā grāmatā tika arī ierosināts transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz 2050. gadam samazināt par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.
- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/28/EK ⁽⁴⁾ ir noteikts mērķis – transportlīdzekļu degvielu jomā atjaunojamo energoresursu tirgus daļa ir 10 %.
- (4) Pamatojoties uz apspriešanos ar ieinteresētajām personām un valstu ekspertiem, kā arī uz zinātību, kas atspoguļota Komisijas 2013. gada 24. janvāra paziņojumā “Nepiesārņojoša enerģija transportam – Eiropas alternatīvo degvielu stratēģija”, kā galvenie alternatīvo degvielu veidi, kas potenciāli varētu ilgtermiņā aizstāt naftu, pašreiz ir apzināti elektroenerģija, ūdeņradis, biodegvielas, dabasgāze un sašķidrinātā naftas gāze (LPG), ņemot vērā arī iespējas minētos degvielu veidus izmantot vienlaikus un kombinēti, piemēram, ar divu degvielu tehnoloģijas sistēmu.

⁽¹⁾ OV C 271, 19.9.2013., 111. lpp.

⁽²⁾ OV C 280, 27.9.2013., 66. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 15. aprīļa nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2014. gada 29. septembra lēmums.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/28/EK (2009. gada 23. aprīlis) par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu un ar ko groza un sekojoši atceļ Direktīvas 2001/77/EK un 2003/30/EK (OV L 140, 5.6.2009., 16. lpp.).

- (5) Ar enerģijas avotiem saprot visus alternatīvos enerģijas avotus transportlīdzekļiem, piemēram, elektrība un ūdeņradis, kuri nav jāatbrīvo, izmantojot degšanu vai ar degšanu nesaistītu oksidēšanos.
- (6) Sintētiskās degvielas, kas aizstāj dīzeļdegvielu, benzīnu un reaktīvo dzinēju degvielu, var ražot no dažādām izejvielām, pārvēršot biomasu, gāzi, akmeņogles vai plastmasas atkritumus šķidrās degvielās, metānā un dimetilēterī (DME). Sintētiskās parafīna dīzeļdegvielas, tādas kā hidroģenētās augu eļļas (HVO) un Fischer-Tropsch sintēzes dīzeļdegviela, ir savstarpēji aizvietošanas, un tās var iekļaut fosilajā dīzeļdegvielā ļoti augstās piejaukuma proporcijās vai izmantot neatšķaidītā veidā visos esošajos vai nākotnes dīzeļdegvielas transportlīdzekļos. Tāpēc minētās degvielas var izplatīt, uzglabāt un izmantot ar esošās infrastruktūras palīdzību. Sintētiskās degvielas, ar ko aizstāj benzīnu, tādas kā metanols un citi alkoholi, var sajaukt ar benzīnu, un tehniski ir iespējams tās izmantot ar pašreizējām transportlīdzekļu tehnoloģijām, veicot nelielus pielāgojumus. Metanolu var izmantot arī iekšzemes navigācijā un tuvsatiksmes kuģniecībā. Ar sintētiskām un parafīna degvielām pastāv iespēja samazināt naftas avotu lietošanu transportlīdzekļu apgādē ar enerģiju.
- (7) LPG jeb autogāze ir alternatīva degviela, kuru iegūst, pārstrādājot dabasgāzi un rafinējot naftu, un kurai ir mazāka oglekļa emisiju ietekme un ievērojami mazāk piesārņojošo vielu emisiju nekā tradicionālajām degvielām. Pareizs, ka bioloģiskā LPG, kas iegūta no dažādiem biomasas avotiem, vidējā termiņā un ilgtermiņā attīstīsies kā dzīvotspējīga tehnoloģija. LPG var izmantot autotransportā (vieglajiem un kravas automobiļiem) visos attālumos. To var izmantot arī iekšzemes navigācijā un tuvsatiksmes kuģniecībā. LPG infrastruktūra ir samērā labi attīstīta – Savienībā jau darbojas ievērojams skaits uzpildes staciju (apmēram 29 000). Tomēr minēto uzpildes staciju sadalījums ir nevienmērīgs, un vairākās valstīs tās ir maz izplatītas.
- (8) Neskarot šīs direktīvas alternatīvo degvielu definīciju, būtu jāuzsver, ka pastāv papildu nepiesārņojošas degvielas veidi, kas var būt iespējama alternatīva fosilajām degvielām. Izraugoties jaunus alternatīvo degvielu veidus, būtu jāņem vērā daudzsoļošie pētniecības un attīstības rezultāti. Būtu jāizstrādā standarti un tiesību akti, nedodot priekšroku kāda konkrēta veida tehnoloģijai, lai neaizkavētu alternatīvo degvielu un enerģošanās turpmāko attīstību.
- (9) CARS 21 augsta līmeņa grupas 2012. gada 6. jūnija ziņojumā tika norādīts, ka Savienības mēroga saskaņotas alternatīvo degvielu infrastruktūras trūkums ir šķērslis alternatīvo degvielu transportlīdzekļu ieviešanai tirgū un kavē šo degvielu sniegto vides priekšrocību gūšanu. Komisija 2012. gada 8. novembra paziņojumā "CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei" iestrādāja galvenos CARS 21 augsta līmeņa grupas ziņojumā sniegtos ieteikumus un piedāvāja rīcības plānu, kura pamatā ir minētie ieteikumi. Šī direktīva ir viens no galvenajiem pasākumiem attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūru, par ko paziņojusi Komisija.
- (10) Būtu jāizvairās no iekšējā tirgus sadrumstalotības nesaskaņotas alternatīvo degvielu ieviešanas tirgū dēļ. Tāpēc saskaņotiem visu dalībvalstu politikas regulējumiem būtu jāsniedz ilgtermiņa drošība, kas ir vajadzīga, lai panāktu privātā un publiskā sektora ieguldījumus transportlīdzekļu un degvielu tehnoloģijās un infrastruktūras izbūvē nolūkā kalpot diviem mērķiem – līdz minimumam samazināt atkarību no naftas un mazināt transporta ietekmi uz vidi. Tāpēc dalībvalstīm ciešā sadarbībā ar reģionālajām un vietējām iestādēm un attiecīgās nozares pārstāvjiem, vienlaikus ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu vajadzības, būtu jāizstrādā valsts politikas regulējums, kurā norādīti valsts uzdevumi un mērķi, un atbalsta pasākumi tirgus attīstībai attiecībā uz alternatīvām degvielām, tostarp vajadzīgās izveidojamās infrastruktūras ieviešanai. Vajadzības gadījumā dalībvalstīm būtu jāsadarbības ar citām kaimiņos esošajām dalībvalstīm reģionālā vai makroreģionālā līmenī, veicot apspriešanos vai izmantojot vienotus politikas regulējumus, it īpaši gadījumos, kad ir jānodrošina alternatīvo degvielu infrastruktūras pārrobežu pārklājums vai jāizbūvē jauna infrastruktūra valstu robežu tuvumā, tostarp paredzot dažādas iespējas attiecībā uz nediskriminējošu piekļuvi uzlādes un uzpildes punktiem. Minēto valsts politikas regulējumu koordinācija un saskaņotība Savienības līmenī būtu jāatbalsta, dalībvalstīm sadarbojoties un Komisijai veicot novērtējumu un sniedzot ziņojumu. Lai dalībvalstīm būtu vieglāk sniegt I pielikumā noteikto informāciju, Komisijai būtu jāpieņem nesaistošas pamatnostādnes.
- (11) Ir vajadzīga koordinēta pieeja visu transporta veidu ilgtermiņa enerģijas vajadzību apmierināšanai. Politikas pamatā jo īpaši vajadzētu būt alternatīvo degvielu izmantošanai, koncentrējot uzmanību uz katra transporta veida konkrētajām vajadzībām. Izstrādājot valsts politikas regulējumu būtu jāņem vērā attiecīgās dalībvalsts teritorijā esošo dažādo transporta veidu vajadzības, tostarp to transporta veidu vajadzības, kuriem ir pieejamas tikai nedaudzas alternatīvas fosilajām degvielām.
- (12) Komisijai būtu jāatvieglo valsts politikas regulējuma izstrāde un īstenošana, apmainoties ar informāciju un paraugpraksi starp dalībvalstīm.

- (13) Lai veicinātu alternatīvo degvielu izmantošanu un izstrādātu attiecīgu infrastruktūru, valsts politikas regulējumus var veidot vairāki plāni, stratēģijas vai citi plānošanas dokumenti, kas izstrādāti atsevišķi vai integrētā veidā, vai citā formā un administratīvā līmenī, par ko nolēmušas dalībvalstis.
- (14) Lai publiskā sektora atbalstu mērķtiecīgi ieguldītu iekšējā tirgus koordinētas attīstības sekmēšanā ar nolūku panākt Savienības mēroga mobilitāti alternatīvo degvielu transportlīdzekļu un kuģu izmantošanas jomā, tām degvielām, kas ir ietvertas valsts politikas regulējumos, vajadzētu būt tiesīgām uz Savienības un valstu pasākumiem alternatīvo degvielu infrastruktūras atbalstam.
- (15) Šīs direktīvas mērķis nav papildu finanšu sloga radīšana dalībvalstīm vai reģionālajām un vietējām iestādēm. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai īstenot šo direktīvu, izmantojot plašu normatīvu un nenormatīvu stimulu un pasākumu klāstu un cieši sadarbojoties ar privātā sektora dalībniekiem, kuriem būtu jāspēlē svarīga loma alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstības atbalstīšanā.
- (16) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1316/2013⁽¹⁾ jaunu tehnoloģiju un inovācijas attīstība, jo īpaši saistībā ar transporta dekarbonizāciju, ir tiesīga saņemt Savienības finansējumu. Minētajā regulā paredzēta arī papildu finansējuma piešķiršana pasākumiem, kas balstīti uz sinerģijām starp vismaz divām tajā ietvertajām nozarēm (proti, transports, enerģētika un telesakari). Visbeidzot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (CEF) koordinēšanas komiteja palīdz Komisijai koordinēt darba programmas, lai ļautu izvērst daudznozaru uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus nolūkā pilnībā izmantot iespējamās sinerģijas starp minētajām nozarēm. Tādējādi CEF sniegtu ieguldījumu alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanā.
- (17) Arī pamatprogramma "Apvārsnis 2020", kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1291/2013⁽²⁾, sniegs atbalstu pētniecībai un inovācijai attiecībā uz alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem un ar tiem saistīto infrastruktūru, jo īpaši īstenojot prioritātes "Sabiedrības problēmu risināšana" mērķi "Vieds, videi nekaitīgs un integrēts transports". Minētajam konkrētajam finansējuma avotam būtu jāveicina arī alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstība, un tas būtu pilnībā jāuzskata par papildu iespēju nodrošināt ilgtspējīgu mobilitātes tirgu visā Savienībā.
- (18) Lai veicinātu ieguldījumus ilgtspējīgā transportā un atbalstītu nepārtraukta alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkla ieviešanu Savienībā, Komisijai un dalībvalstīm būtu jāatbalsta valsts un reģionāli attīstības pasākumi šajā jomā. Tām būtu jāveicina paraugprakses apmaiņa starp vietējām un reģionālām attīstības iniciatīvām attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un pārvaldību un šajā sakarā jāsekmē Eiropas strukturālo un investīciju fondu, jo īpaši Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda, izmantošana.
- (19) Pasākumi alternatīvo degvielu infrastruktūras atbalstam būtu jāīsteno saskaņā ar Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD) ietvertajiem noteikumiem par valsts atbalstu. Dalībvalstis var uzskatīt par nepieciešamu sniegt atbalstu operatoriem, uz kuriem attiecas šī direktīva, saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem par valsts atbalstu. Visi valstu pasākumi, kas paredzēti alternatīvo degvielu infrastruktūras atbalstam un par ko ir paziņots Komisijai, būtu jāizvērtē bez kavēšanās.
- (20) Eiropas transporta tīkla (TEN-T) pamatnostādņēs atzīts, ka alternatīvas degvielas vismaz daļēji kalpo kā fosilās naftas avotu aizstājējs transporta apgādē ar enerģiju, veicina transporta dekarbonizāciju un uzlabo transporta nozares ekoloģiskos rādītājus. TEN-T pamatnostādņēs attiecībā uz jaunām tehnoloģijām un inovāciju ir prasīts, lai TEN-T veicinātu visu transporta veidu dekarbonizāciju, stimulējot energoefektivitāti, kā arī ieviešot alternatīvu dzinēju sistēmas un nodrošinātu attiecīgu infrastruktūru. TEN-T pamatnostādņēs arī prasīts, lai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013⁽³⁾ noteiktā pamattīkla ("TEN-T pamattīkls") iekšzemes un jūras ostās, lidostās un uz ceļiem tiek nodrošināta alternatīvu degvielu pieejamība. CEF ar TEN-T finansēšanas instrumentu ir noteikts, ka saistībā ar minēto jauno tehnoloģiju un inovāciju, tostarp alternatīvu nepiesārņojošu

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (CEF), groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1291/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Pētniecības un inovācijas pamatprogrammu "Apvārsnis 2020" (2014.–2020. gads) un atceļ Lēmumu Nr. 1982/2006/EK (OV L 347, 20.12.2013., 104. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

degvielu infrastruktūras, ieviešanu TEN-T pamattīklā ir tiesības uz dotācijām. Turklāt alternatīvu nepiesārņojošu degvielu infrastruktūras ieviešana plašākā visaptverošā tīklā varēs saņemt finansiālu palīdzību no CEF iepirkuma un finanšu instrumentu veidā, piemēram, projektu obligāciju veidā.

- (21) Biodegvielas, kā definēts Direktīvā 2009/28/EK, šobrīd ir vissvarīgākais alternatīvo degvielu veids, un 2011. gadā tās veidoja 4,7 % no Savienības transporta degvielu kopējā patērētā daudzuma. Tās var arī sekmēt CO₂ kopējo emisiju ievērojamu samazinājumu, ja tās ražo ilgtspējīgā veidā. Tās varētu nodrošināt nepiesārņojošu enerģiju visiem transporta veidiem.
- (22) Tas, ka alternatīvo degvielu infrastruktūra Savienības mērogā netiek attīstīta saskaņoti, liedz panākt apjomradītus ietaupījumus piedāvājuma pusē un Savienības mēroga mobilitāti pieprasījuma pusē. Ir jāizbūvē jauni infrastruktūras tīkli, piemēram, elektroenerģijai, dabasgāzei (sašķidrinātā dabasgāze (LNG) un saspiestā dabasgāze (CNG)) un attiecīgos gadījumos ūdeņradim. Ir svarīgi atzīt katras degvielas tehnoloģijas un ar to saistītās infrastruktūras attīstības dažādos posmus, tostarp uzņēmējdarbības modeļu briedumu saistībā ar privātajiem ieguldītājiem un alternatīvo degvielu pieejamību un pieņemamību lietotājiem. Būtu jānodrošina tehnoloģiskā neitralitāte, un valsts politikas regulējumos būtu pienācīgi jāņem vērā prasība atbalstīt alternatīvo degvielu komerciālo attīstību. Turklāt, izstrādājot valsts politikas regulējumus, būtu jāņem vērā arī apdzīvotība un ģeogrāfiskās īpatnības.
- (23) Elektroenerģija var palielināt autotransporta energoefektivitāti un palīdzēt samazināt CO₂ emisijas transporta nozarē. Tas ir neaizvietojs enerģijas avots elektrotransportlīdzekļu, tostarp L kategorijas transportlīdzekļu, ieviešanai, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2007/46/EK⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 168/2013⁽²⁾, ar kuru palīdzību var uzlabot gaisa kvalitāti un samazināt troksni pilsētu/ piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka publiski pieejami uzlādes punkti tiek izbūvēti, nodrošinot pienācīgu pārklājumu, lai elektrotransportlīdzekļi varētu cirkulēt vismaz pilsētu/ piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās, un attiecīgos gadījumos dalībvalstu noteiktos tīklos. Šādu uzlādes punktu skaits būtu jānosaka, ņemot vērā aplēses par to, cik elektrotransportlīdzekļu līdz 2020. gada beigām būs reģistrēti katrā dalībvalstī. Kā norāde – atbilstošam uzlādes punktu vidējam skaitam vajadzētu būt vienādam ar vismaz vienu uzlādes punktu uz 10 automašīnām, ņemot vērā arī automašīnu veidu, uzlādes tehnoloģiju un pieejamos privātos uzlādes punktus. Atbilstošs skaits publiski pieejamu uzlādes punktu būtu jāierīko jo īpaši sabiedriskā transporta stacijās, piemēram, ostu pasažieru termināļos, lidostās vai dzelzceļa stacijās. Elektrotransportlīdzekļu privātpašnieki lielā mērā ir atkarīgi no uzlādes punktu pieejamības kopējās autostāvvietās, piemēram, pie daudzdzīvokļu namiem, birojiem un uzņēmējdarbības vietām. Publiskajām iestādēm būtu jāveic pasākumi, lai palīdzētu šādu transportlīdzekļu lietotājiem, gādājot par to, ka nekustamo īpašumu attīstītāji un pārvaldnieki nodrošina atbilstošu infrastruktūru ar pietiekamu skaitu elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu.
- (24) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka tiek izbūvēta publiski pieejama infrastruktūra elektropadevei mehāniskajiem transportlīdzekļiem. Lai savā valsts politikas regulējumā noteiktu atbilstošu skaitu publiski pieejamu uzlādes punktu, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ņemt vērā esošo publiski pieejamo uzlādes punktu skaitu savā teritorijā un to specifikācijas un nolemt, vai ieviešanas centienus vērst uz parastas vai lieljaudas uzlādes punktiem.
- (25) Elektromobilitāte ir joma, kas strauji attīstās. Pašreizējās uzlādes saskarnes tehnoloģijās tiek izmantoti kabeļu savienotāji, taču ir jāapsver arī tādas nākotnes saskarnes tehnoloģijas kā bezvadu uzlāde vai akumulatoru apmaiņa. Ar tiesību aktiem ir jānodrošina, ka tiek sekmēta tehnoloģiju inovācija. Tādēļ šī direktīva vajadzības gadījumā būtu jāatjaunina, lai ņemtu vērā jaunus tehnoloģiju standartus, piemēram, bezvadu uzlādi un akumulatoru apmaiņu.
- (26) Publiski pieejams uzlādes vai uzpildes punkts var ietvert, piemēram, privātā īpašumā esošus uzlādes vai uzpildes punktus vai ierīces, kas publiski ir pieejami ar reģistrācijas kartēm vai par maksu, uzlādes vai uzpildes punktus automobiļu koplietošanas sistēmām, kas abonementu veidā sniedz piekļuvi trešo pušu lietotājiem, vai uzlādes vai uzpildes punktus publiskās stāvvietās. Uzlādes vai uzpildes punkti, kas privātiem lietotājiem ar atļauju vai abonementu sniedz fizisku piekļuvi, būtu jāuzskata par publiski pieejamiem uzlādes un uzpildes punktiem.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 168/2013 (2013. gada 15. janvāris) par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 60, 2.3.2013., 52. lpp.).

- (27) Elektroenerģija un ūdeņradis ir enerģijas avoti, kas īpaši piemēroti izmantošanai elektriskiem/degvielas elementu transportlīdzekļiem un L kategorijas transportlīdzekļiem pilsētu/pielikumsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās; tie var palīdzēt uzlabot gaisa kvalitāti un samazināt troksni. Elektromobilitāte ir svarīgs līdzeklis, lai sasniegtu Savienības vērienīgos mērķus klimata pārmaiņu un enerģijas jomā 2020. gadam. Tik tiešām Direktīvā 2009/28/EK, kuru dalībvalstis transponēja līdz 2010. gada 5. decembrim, visām dalībvalstīm tika noteikti obligāti mērķi attiecībā uz tādas enerģijas īpatsvaru, kas saražota no atjaunojamajiem energoresursiem, lai līdz 2020. gadam sasniegtu Savienības mērķi, proti, no atjaunojamajiem energoresursiem saražota enerģija ir vismaz 20 %, un 10 % no atjaunojamajiem energoresursiem izmanto konkrēti transporta nozare.
- (28) Elektrotransportlīdzekļu uzlādei uzlādes punktus, ja tas ir tehniski iespējams un finansiāli pamatoti, būtu jāizmanto viedo mēraparātu sistēmas, lai uzlabotu elektroenerģijas sistēmas stabilitāti, to akumulatorus uzlādējot no tīkla laikposmos, kad vispārējais pieprasījums pēc elektroenerģijas ir zems, un lai nodrošinātu datu drošu un elastīgu apstrādi. Ilgtermiņā tas arī varētu ļaut elektrotransportlīdzekļiem ielādēt enerģiju no akumulatoriem atpakaļ tīklā laikposmos, kad vispārējais pieprasījums pēc elektroenerģijas ir augsts. Viedo mēraparātu sistēmas, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/27/ES ⁽¹⁾, ļauj sniegt reāllaika datus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu tīkla stabilitāti un lai mudinātu uzlādes pakalpojumus izmantot racionāli. Viedo mēraparātu sistēmas sniedz precīzu un pārredzamu informāciju par uzlādes pakalpojumu izmaksām un pieejamību, tādējādi mudinot uzlādi veikt mazāk noslogotā laikā, proti, tad, kad ir mazs vispārējais pieprasījums pēc elektroenerģijas un zemas enerģijas cenas. Viedo mēraparātu sistēmu izmantošana optimizē uzlādi, sniedzot priekšrocības gan elektroenerģijas sistēmai, gan patērētājiem.
- (29) Attiecībā uz tiem elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktiem, kuri nav publiski pieejami, dalībvalstīm būtu jātiecas izpētīt, vai tehniski un finansiāli ir iespējamas sinerģijas ar plāniem ieviest viedos mēraparātus saskaņā ar pienākumiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/72/EK ⁽²⁾ I pielikuma 2. punktam. Sadales sistēmu operatoriem ir būtiska nozīme saistībā ar uzlādes punktiem. Pilnveidojot savus uzdevumus, sadales sistēmu operatoriem, no kuriem daži var būt daļa no vertikāli integrēta uzņēmuma, kam pieder vai kas ekspluatē uzlādes punktus, būtu nediskriminējošā veidā jāsadarbojas ar jebkuriem citiem uzlādes punktu īpašniekiem vai operatoriem, jo īpaši sniedzot tiem informāciju, kas vajadzīga, lai piekļuve sistēmai un tās izmantošana būtu efektīva.
- (30) Attīstot elektrotransportlīdzekļu infrastruktūru, šīs infrastruktūras mijiedarbībai ar elektroenerģijas sistēmu, kā arī Savienības elektroenerģijas politikai būtu jāatbilst Direktīvā 2009/72/EK noteiktajiem principiem. Elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu izveide un ekspluatēšana būtu jāatīsta kā konkurences tirgus, kurā brīvi var iesaistīties visas personas, kas ieinteresētas izvērst vai ekspluatēt uzlādes infrastruktūru.
- (31) Savienības elektroenerģijas piegādātāju piekļuvei uzlādes punktiem nevajadzētu skart atkāpes, kas paredzētas saskaņā ar Direktīvas 2009/72/EK 44. pantu.
- (32) Komisija 2010. gadā Eiropas standartizācijas iestādēm (ESO) sniedza mandātu (M468) pieņemt jaunus standartus vai pārskatīt esošos ar mērķi nodrošināt elektropadeves punktu un elektrotransportlīdzekļu lādētāju savstarpēju savietojamību un savienojamību. CEN/CENELEC izveidoja mērķgrupu, kura 2011. gada oktobrī publicēja ziņojumu. Lai gan ziņojumā tika ietverti vairāki ieteikumi, netika panākta vienprātība vienas standarta saskarnes izvēlei. Tāpēc ir jāveic papildu politikas pasākumi, lai rastu nepatentētu risinājumu savstarpējas savietojamības nodrošināšanai visā Savienībā.
- (33) Elektrotransportlīdzekļu uzlādes saskarnē varētu būt vairākas kontaktligzdas vai transportlīdzekļu savienotāji, ja vismaz viens no tiem atbilst šajā direktīvajā noteiktajām tehniskajām specifikācijām, lai varētu veikt vairākstandartu uzlādi. Tomēr šajā direktīvā izdarītajai izvēlei par visā Savienībā kopīgiem elektrotransportlīdzekļu savienotājiem (2. tipa un *Combo 2*), nevajadzētu atstāt negatīvu ietekmi uz dalībvalstīm, kas jau ir ieguldījušas citu standartizētu tehnoloģiju izvietojšanā uzlādes punktos, un tam nevajadzētu ietekmēt jau esošus uzlādes punktus, kas ir izvietoti pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Elektrotransportlīdzekļus, kas jau ir kustībā pirms šīs direktīvas spēkā stāšanās, vajadzētu varēt uzlādēt, pat ja tie ir konstruēti tā, lai tos uzlādētu tādos uzlādes punktos, kuri neatbilst šajā direktīvā noteiktajām tehniskajām specifikācijām. Parastas un lieljaudas uzlādes punktu izvēlētajām ierīcēm būtu jāatbilst konkrētajām drošības prasībām, kas ir spēkā valsts līmenī.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/27/ES (2012. gada 25. oktobris) par energoefektivitāti, ar ko groza Direktīvas 2009/125/EK un 2010/30/ES un atceļ Direktīvas 2004/8/EK un 2006/32/EK (OV L 315, 14.11.2012., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/72/EK (2009. gada 13. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un par Direktīvas 2003/54/EK atcelšanu (OV L 211, 14.8.2009., 55. lpp.).

- (34) Krasta elektroenerģijas objekti var nodrošināt nepiesārņojošas enerģijas piegādi jūras un iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļiem, jo sevišķi jūras un iekšzemes kuģniecības ostās, kur ir slihta gaisa kvalitāte vai augsts trokšņa līmenis. Krasta elektroenerģija var palīdzēt samazināt jūras kuģu un iekšzemes ūdensceļu kuģu ietekmi uz vidi.
- (35) Krasta elektropadeves standartizācijai nevajadzētu kavēt tādu sistēmu izmantošanu, kas jau darbojas pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Konkrēti – dalībvalstīm vajadzētu ļaut veikt esošo sistēmu apkopi un modernizāciju, lai nodrošinātu to efektīvu izmantošanu visā to darbības laikā, neprasot pilnīgu atbilstību šajā direktīvā izklāstītajām tehniskajām specifikācijām.
- (36) Elektropadeve lidostās stacionētām lidmašīnām var samazināt degvielas patēriņu un troksni, uzlabot gaisa kvalitāti un samazināt klimata pārmaiņu ietekmi. Tādēļ dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka valsts politikas regulējumos tiek ņemta vērā vajadzība ierīkot elektropadevi lidostās.
- (37) Šobrīd ar ūdeņradi darbināmu mehānisku transportlīdzekļu – tostarp ar ūdeņradi darbināmu L kategorijas transportlīdzekļu – izplatība tirgū ir ļoti maza, taču pietiekamas ūdeņraža uzpildes infrastruktūras izbūve ir būtiska, lai ar ūdeņradi darbināmus mehāniskus transportlīdzekļus varētu ieviest lielākā mērogā.
- (38) Dalībvalstīm, kas izlemj savos valsts politikas regulējumos iekļaut ūdeņraža uzpildes punktus, būtu jānodrošina, ka tiek izbūvēta publiski pieejama infrastruktūra mehānisko transportlīdzekļu apgādei ar ūdeņradi, nodrošinot ar ūdeņradi darbināmu mehānisku transportlīdzekļu kustību dalībvalstu noteiktos tīklos. Attiecīgos gadījumos būtu jāņem vērā pārrobežu savienojumi, lai ar ūdeņradi darbināmu mehānisku transportlīdzekļu kustība varētu notikt visā Savienības teritorijā.
- (39) Savienībā pašlaik darbojas aptuveni 3 000 dabasgāzes transportlīdzekļu uzpildes punktu. Varētu izveidot papildu uzpildes punktus un tiem piegādāt dabasgāzi no jau šobrīd labi attīstītās teritorijas, ko aptver Savienības dabasgāzes sadales tīkli, ar noteikumu, ka šīs gāzes kvalitāte ir piemērota tās izmantošanai esošo un jaunāko tehnoloģiju gāzes transportlīdzekļos. Pašreizējo dabasgāzes sadales tīklu varētu papildināt ar vietējiem uzpildes punktiem, izmantojot vietējā ražojuma biometānu.
- (40) Kopējai dabasgāzes infrastruktūrai ir vajadzīga kopējas tehniskās specifikācijas gan aparatūrai, gan gāzes kvalitātei. Savienībā izmantotās dabasgāzes kvalitāte ir atkarīga no tās izcelsmes, tās sastāvdaļām, piemēram, biometāna, kas iejaukts dabasgāzē, un no tā, kādā veidā dabasgāzi apstrādā izplatīšanas ķēdē. Tādēļ dažādu tehnisko parametru klāsts varētu traucēt motoru optimālu izmantošanu un samazināt to energoefektivitāti. Šajā sakarā Tehniskā komiteja "CEN/TC 408 – Projektu komiteja" izstrādā kvalitātes specifikāciju kopumu dabasgāzei, ko izmanto transportā, un attiecībā uz biometāna ievadīšanu dabasgāzes tīklā.
- (41) Dalībvalstīm ar savu valsts politikas regulējumu būtu jānodrošina, ka tiek izbūvēts atbilstošs skaits publiski pieejamu uzpildes punktu mehānisko transportlīdzekļu apgādei ar CNG vai saspiesto biometānu, lai panāktu, ka CNG mehāniskie transportlīdzekļi var cirkulēt pilsētu/pielikumu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās, kā arī visā Savienībā, vismaz pastāvošajā TEN-T pamattīklā. Veidojot CNG piegādes tīklus mehāniskajiem transportlīdzekļiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka publiski pieejami uzpildes punkti tiek izbūvēti, ņemot vērā CNG mehānisko transportlīdzekļu minimālo darbības diapazonu. Kā norāde – vidējam attālumam starp uzpildes punktiem vajadzētu būt aptuveni 150 km. Lai nodrošinātu tirgus darbību un savstarpēju savietojamību, visos mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētajos CNG uzpildes punktos būtu jānodrošina tādas kvalitātes gāze, kāda nepieciešama izmantošanai esošo un jaunāko tehnoloģiju CNG transportlīdzekļos.
- (42) LNG ir piemērota alternatīvā degviela kuģiem, lai varētu izpildīt prasības samazināt sēra saturu flotes degvielās SO_x emisiju kontroles zonās, kuras attiecas uz pusi kuģu, kas Eiropā nodarbojas ar tuvsatiksmes kuģniecību, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/33/ES⁽¹⁾. LNG uzpildes punktu pamattīklam jūras un iekšzemes ostās vajadzētu būt pieejamam vēlākais līdz attiecīgi 2025. un 2030. gada beigām. LNG uzpildes punkti ir *inter alia* LNG termināļi, cisternas, pārvietojami konteineri, kuģi-bunkurētāji un liellaivas. Tam, ka uzmanība sākotnēji jākoncentrē uz pamattīklu, nebūtu jānozīmē, ka ilgākā termiņā LNG nekļūs pieejama arī ostās ārpus pamattīkla, jo īpaši tajās ostās, kas ir svarīgas kuģiem, kuri neveic pārvadājumus. Lēmums par LNG uzpildes punktu izvietojumu ostās būtu jāpamato ar izmaksu un ieguvumu analīzi, tostarp ieguvumu vides jomā pārbaudi.

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/33/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā (OV L 327, 27.11.2012., 1. lpp.).

Būtu jāņem vērā arī piemērojamie noteikumi drošības jomā. Šajā direktīvā paredzētajai LNG infrastruktūras ieviešanai nevajadzētu kavēt citu potenciāli jaunu energoefektīvu alternatīvo degvielu attīstību.

- (43) Komisijai un dalībvalstīm būtu jācenšas grozīt Eiropas valstu nolīgumu par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem pa iekšzemes ūdensceļiem, kas noslēgts Ženēvā 2000. gada 26. maijā, ar grozījumiem (ADN), lai ļautu pārvadāt lielus apjomus LNG pa iekšzemes ūdensceļiem. Šādi grozījumi būtu jāattiecinā uz visiem transporta veidiem Savienībā, pielāgojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/68/EK ⁽¹⁾ III pielikuma III.1. sadaļu. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/87/EK ⁽²⁾ vajadzības gadījumā būtu jāgroza, lai ļautu efektīvi un droši izmantot LNG kuģu piedziņai pa iekšzemes ūdensceļiem. Ierosinātajiem grozījumiem nevajadzētu būt pret-runā noteikumiem ADN, kas piemērojams Savienības teritorijā saskaņā ar Direktīvas 2008/68/EK III pielikuma III.1. sadaļu.
- (44) Dalībvalstīm būtu jānodrošina pienācīga sadales sistēma starp uzglabāšanas stacijām un LNG uzpildes punktiem. Attiecībā uz autotransportu LNG autocisternu uzpildes punktu pieejamība un ģeogrāfiskais izvietojums ir būtisks, lai attīstītu ekonomiski ilgtspējīgu LNG mobilitāti.
- (45) LNG, tostarp šķidrīnāts biometāns, arī varētu būt izmaksu ziņā efektīva tehnoloģija, kas lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļiem ļautu ievērot Euro VI standartu stingrās piesārņotāju emisiju robežvērtības, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 595/2009 ⁽³⁾.
- (46) TEN-T pamattīklam vajadzētu būt LNG infrastruktūras ieviešanas pamatā, jo tas aptver galvenās satiksmes plūsmas un ļauj izmantot priekšrocības, ko sniedz tīkls. Veidojot savus LNG piegādes tīklus lielas celtspējas/kravnesības mehāniskajiem transportlīdzekļiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka publiski pieejami uzpildes punkti – vismaz pastāvošajā TEN-T pamattīklā – tiek izbūvēti pienācīgos attālumos, ņemot vērā LNG lielas celtspējas/kravnesības mehānisko transportlīdzekļu minimālo darbības diapazonu. Kā norāde – vidējam attālumam starp uzpildes punktiem vajadzētu būt aptuveni 400 km.
- (47) Gan LNG, gan CNG uzpildes punktu izbūvei vajadzētu būt pienācīgi saskaņotai ar TEN-T pamattīkla īstenošanu.
- (48) Atbilstošs skaits publiski pieejamu LNG un CNG uzpildes punktu būtu jāizbūvē līdz 2025. gada 31. decembrim – vismaz līdz minētajam datumam pastāvošajā TEN-T pamattīklā un pēc minētā datuma – pārējās TEN-T pamattīkla vietās, kur tās padarītas pieejamas transportlīdzekļiem.
- (49) Ņemot vērā mehānisko transportlīdzekļu degvielu veidu aizvien lielāko daudzveidību un iedzīvotāju aizvien pieaugošo mobilitāti pa autoceļiem visā Savienībā, ir jāsniedz skaidra un viegli saprotama informācija transportlīdzekļu lietotājiem par degvielu pieejamību uzpildes stacijās un par viņu transportlīdzekļu saderību ar dažādajām degvielām vai uzlādes punktiem Savienības tirgū, neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/30/EK ⁽⁴⁾. Dalībvalstīm būtu jāspēj nolemt šādus informēšanas pasākumus īstenot arī attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas jau ir aprītē.
- (50) Kamēr konkrētai alternatīvai degvielai nav Eiropas standarta, būtu jāļauj dalībvalstīm izmantot citus standartus lietotāju informēšanai un marķēšanai.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/87/EK (2006. gada 12. decembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ Padomes Direktīvu 82/714/EEK (OV L 389, 30.12.2006., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu (OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/30/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko groza Direktīvu 98/70/EK attiecībā uz benzīna, dīzeļdegvielas un gāzeļļas specifikācijām un ievieš mehānismu autotransporta līdzekļos lietojamās degvielas radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas kontrolei un samazināšanai, groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz tās degvielas specifikācijām, kuru lieto iekšējo ūdensceļu kuģos, un atceļ Direktīvu 93/12/EEK (OV L 140, 5.6.2009., 88. lpp.).

- (51) Vienkārša un viegli salīdzināma informācija par dažādu degvielu cenām varētu būt svarīga, lai transportlīdzekļu lietotāji labāk varētu izvērtēt tirgū pieejamo atsevišķo degvielu relatīvās izmaksas. Tādēļ, degvielas uzpildes stacijā norādot degvielu cenas, jo īpaši dabasgāzei un ūdeņradim, informācijas nolūkā vajadzētu būt iespējai norādīt vienības cenu salīdzinājumā ar tradicionālajām degvielām, piemēram, "1 benzīna litra ekvivalenta" veidā.
- (52) Ņemot vērā to, ka mehānisko transportlīdzekļu degvielu dažādība arvien palielinās, transportlīdzekļu lietotāji ir jāapgādā ar informāciju par to alternatīvo degvielu publiski pieejamo uzpildes un uzlādes punktu ģeogrāfisko izvietojumu, uz kurām attiecas šī direktīva. Tādēļ minētajai informācijai, kad to sniedz uzņēmumi vai interneta vietnes, vajadzētu būt pieejamai atklātā un nediskriminējošā veidā visiem lietotājiem.
- (53) Uz faktiem balstītas politikas veidošanā jo īpaši svarīgi ir visos līmeņos apkopot paraugpraksi un koordinētus datus, izmantojot uzraudzības pasākumus, piemēram, nepiesārņojošo transportlīdzekļu portālu un Eiropas Elektromobilitātes novērošanas centru.
- (54) Svarīga informācija par uzlādes un uzpildes punktu pieejamību un jebkura cita informācija, kas vajadzīga Savienības mēroga mobilitātei, attiecīgā gadījumā būtu jāiekļauj satiksmes un ceļošanas informācijas pakalpojumos kā daļa no intelektiskās transporta sistēmas.
- (55) Lai nodrošinātu šīs direktīvas noteikumu pielāgošanu tirgus un tehnoloģiskajai attīstībai, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz uzlādes un uzpildes punktu tehniskajām specifikācijām un attiecīgajiem standartiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, ievērotu savu ierasto praksi un rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (56) Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) izstrādā vienotus un starptautiski atzītus drošības un vides standartus jūras transportam. Būtu jāizvairās no nonākšanas pretrunā starptautiskiem standartiem, ņemot vērā jūras transporta globālo raksturu. Tādēļ Savienībai būtu jānodrošina, lai saskaņā ar šo direktīvu pieņemtās tehniskās specifikācijas attiecībā uz jūras transportu atbilstu IMO pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem.
- (57) Tehniskās specifikācijas uzlādes un uzpildes punktu savstarpējas savietojamības nodrošināšanai būtu jānosaka Eiropas vai starptautiskos standartos. ESO būtu jāpieņem Eiropas standarti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1025/2012⁽¹⁾ 10. pantu, un minēto standartu pamatā vajadzētu būt pašreizējiem starptautiskajiem standartiem vai – attiecīgā gadījumā – standartizācijas jomā norītošajam starptautiskajam darbam. Attiecībā uz vēl nepieņemtiem standartiem darba pamatā vajadzētu būt standartiem, kas ir izstrādes procesā: "Pamatnostādnes attiecībā uz sistēmām un iekārtām apgādei ar LNG kā kuģu degvielu" (ISO/DTS 18683), "Dabasgāzes uzpildes stacijas – LNG stacijas transportlīdzekļu uzpildei" (ISO/DIS 16924) un "Dabasgāzes uzpildes stacijas – CNG stacijas transportlīdzekļu uzpildei" (ISO/DIS 16923). Komisija būtu jāpilnvaro atjaunināt atsaucē uz Eiropas vai starptautiskos standartos noteiktajām tehniskajām specifikācijām, izmantojot deleģētos aktus.
- (58) Piemērojot šo direktīvu, Komisijai būtu jāapspriežas ar attiecīgajām ekspertu grupām, tostarp vismaz ar Eiropas ekspertu grupu transportlīdzekļu nākotnes degvielu jomā, ko veido nozares un pilsoniskās sabiedrības eksperti, kā arī ar Apvienoto transporta un vides ekspertu grupu, kas apvieno ekspertus no dalībvalstīm.
- (59) Komisija izveidoja ekspertu grupu "Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forums" (ESSF), lai tā palīdzētu Komisijai īstenot Savienības darbības jūras transporta ilgtspējības jomā. ESSF paspārnē tika izveidota apakšgrupa saistībā ar LNG lietošanu jūras transporta jomā, un tai ir pilnvaras ierosināt ESSF izstrādāt standartus vai noteikumus attiecībā uz to, ka jūras transporta jomā LNG izmanto kā kuģu degvielu, ietverot tajos LNG bunkurēšanas tehniskos, darbības, drošības, drošuma, apmācības un vides aspektus. Tika izveidota arī Tehnisko standartu izstrādes

(¹) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1025/2012 (2012. gada 25. oktobris) par Eiropas standartizāciju, ar ko groza Padomes Direktīvas 89/686/EEK un 93/15/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/9/EK, 94/25/EK, 95/16/EK, 97/23/EK, 98/34/EK, 2004/22/EK, 2007/23/EK, 2009/23/EK un 2009/105/EK, un ar ko atceļ Padomes Lēmumu 87/95/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu Nr. 1673/2006/EK (OV L 316, 14.11.2012., 12. lpp.).

komiteja (CESTE), lai strādātu ar tehniskajiem standartiem iekšējo ūdensceļu kuģošanas jomā. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, tostarp ESSF un CESTE, pirms tiek pieņemti deleģētie akti par LNG bunkurēšanas prasībām, tostarp ar to saistītajiem drošības aspektiem.

- (60) Reinas kuģniecības centrālā komisija (CCNR) ir starptautiska organizācija, kas risina visas problēmas saistībā ar kuģošanu iekšējos ūdensceļos. Donavas komisija ir starptautiska organizācija, kura nodrošina un attīsta brīvu kuģošanu pa Donavu. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, tostarp CCNR un Donavas komisiju, pirms tiek pieņemti deleģētie akti par kuģošanu iekšējos ūdensceļos.
- (61) Ja jautājumus, kas saistīti ar šo direktīvu, bet neattiecas uz īstenošanu vai pārkāpumiem, izskata eksperti, tādējādi darbojoties kā ekspertu grupas, Eiropas Parlamentam būtu jāsaņem pilnīga informācija un dokumentācija un attiecīgā gadījumā uzaicinājums piedalīties konkrētās sanāksmēs.
- (62) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai noteikt kopējas procedūras un specifikācijas. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁽¹⁾.
- (63) Lai gādātu par to, ka alternatīvās degvielas transportam ir tādā kvalitātē, kāda vajadzīga lietošanai esošo un jaunāko tehnoloģiju motoros, un ka tās sniedz augsta līmeņa vides rezultātus saistībā ar CO₂ un citu piesārņotāju emisijām, Komisijai būtu jāuzrauga to ieviešana tirgū. Tādēļ Komisijai attiecīgos gadījumos būtu jāierosina vajadzīgie juridiskie pasākumi, lai nodrošinātu saskaņoti augstu degvielas kvalitātes līmeni visā Savienībā.
- (64) Lai panāktu iespējami plašāku alternatīvo degvielu lietojumu transportam, vienlaikus nodrošinot tehnoloģisku neitralitāti, un veicinātu ilgtspējīgu elektrisko mobilitāti visā Savienībā, Komisijai, ja tā uzskata, ka tas ir vajadzīgs, būtu jāveic atbilstoši pasākumi, piemēram, būtu jāpieņem rīcības plāns, lai īstenotu stratēģiju, kas izklāstīta paziņojumā "Nepiesārņojoša enerģija transportam – Eiropas alternatīvo degvielu stratēģija". Šajā nolūkā Komisija varētu ņemt vērā dalībvalstu konkrētās tirgus vajadzības un attīstību.
- (65) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, sekmēt plašu tirgus attīstību alternatīvo degvielu jomā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, tā kā ir vajadzīga rīcība, lai nodrošinātu pieprasījumu pēc alternatīvo degvielu transportlīdzekļu "kritiskās masas" un ļautu Eiropas rūpniecības nozarei veikt izmaksu ziņā efektīvu izstrādi, un lai nodrošinātu alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem mobilitāti visā Savienībā, minēto mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

Ar šo direktīvu izveido vienotu pasākumu sistēmu alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai Savienībā, lai līdz minimumam samazinātu transporta atkarību no naftas un mazinātu transporta ietekmi uz vidi. Ar šo direktīvu nosaka minimālās prasības alternatīvo degvielu infrastruktūras, tostarp elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu un dabasgāzes (LNG un CNG) un ūdeņraža uzpildes punktu, izbūvei, kuras īstenojamas ar dalībvalstu valsts politikas regulējumu, kā arī kopējas tehniskās specifikācijas attiecībā uz šādiem uzlādes un uzpildes punktiem, un prasības attiecībā uz lietotāju informēšanu.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "alternatīvās degvielas" ir degvielas vai enerģijas avoti, ar kuriem vismaz daļēji aizvieto fosilās naftas avotus transportlīdzekļu apgādē ar enerģiju un kuriem ir potenciāls veicināt transporta dekarbonizāciju un uzlabot transporta nozares ekoloģiskos rādītājus. Tās *inter alia* ietver:
 - elektrību,
 - ūdeņradi,
 - biodegvielas, kā definēts Direktīvas 2009/28/EK 2. panta i) punktā,
 - sintētiskās un parafīna degvielas,
 - dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspīstā dabasgāze (CNG)) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze (LNG)) un
 - sašķidrināto naftas gāzi (LPG);
- 2) "elektrotransportlīdzeklis" ir mehānisks transportlīdzeklis, kurš aprīkots ar spēka piedziņu, kas ietver vismaz vienu neperiferālu elektrisku mehānismu kā enerģijas pārveidotāju ar elektrisku uzlādējamu enerģijas uzkrāšanas sistēmu, kuru iespējams uzlādēt ārēji;
- 3) "uzlādes punkts" ir saskarne, kas spēj vienā reizē uzlādēt vienu elektrotransportlīdzekli vai spēj vienā reizē apmainīt akumulatoru vienam elektrotransportlīdzeklim;
- 4) "parastas jaudas uzlādes punkts" ir uzlādes punkts, ar kuru elektrotransportlīdzeklim var nodrošināt elektropadevi ar jaudu, kas ir mazāka par vai vienāda ar 22 kW, izņemot ierīces, kuru jauda ir mazāka par vai vienāda ar 3,7 kW un kuras ir uzstādītas privātās mājāsaimniecībās, vai kuru galvenais pielietojums nav elektrotransportlīdzekļu uzlādēšana un kuras nav publiski pieejamas;
- 5) "lieljaudas uzlādes punkts" ir uzlādes punkts, ar kuru elektrotransportlīdzeklim var nodrošināt elektropadevi ar jaudu, kas ir lielāka par 22 kW;
- 6) "krasta elektropadeve" ir krasta elektroenerģijas nodrošināšana jūras kuģiem vai iekšzemes ūdensceļu kuģiem pieatnē, izmantojot standartizētu saskarni;
- 7) "publiski pieejams uzlādes vai uzpildes punkts" ir uzlādes vai uzpildes punkts apgādei ar alternatīvu degvielu, kuram lietotāji visā Savienībā var piekļūt nediskriminējošā veidā. Nediskriminējoša piekļuve var ietvert dažādus autentifikācijas, izmantošanas un maksāšanas nosacījumus;
- 8) "uzpildes punkts" ir uzpildes iekārta jebkādas degvielas, izņemot LNG, nodrošināšanai, izmantojot fiksētu vai pārvietojamu aprīkojumu;
- 9) "LNG uzpildes punkts" ir uzpildes iekārta LNG nodrošināšanai, kas sastāv vai nu no fiksēta, vai pārvietojama aprīkojuma, iekārtas atklātos ūdeņos vai citas sistēmas.

3. pants

Valsts politikas regulējums

1. Katra dalībvalsts pieņem valsts politikas regulējumu alternatīvo degvielu tirgus attīstībai transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanai. Tajā iekļauj vismaz šādus elementus:
 - novērtējumu par pašreizējo situāciju tirgū attiecībā uz alternatīvajām degvielām transporta nozarē un tā turpmāko attīstību, tostarp, ņemot vērā arī iespējas minētās degvielas izmantot vienlaikus un kombinēti, un par alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību, apsverot – ja iespējams – pārrobežu nepārtrauktību,

- valsts uzdevumus un mērķus attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu – atbilstīgi 4. panta 1. punktam, 4. panta 3. punktam, 4. panta 5. punktam, 6. panta 1. punktam, 6. panta 2. punktam, 6. panta 3. punktam, 6. panta 4. punktam, 6. panta 6. punktam, 6. panta 7. punktam, 6. panta 8. punktam un attiecīgā gadījumā 5. panta 1. punktam. Minētos valsts uzdevumus un mērķus nosaka un var pārskatīt, pamatojoties uz valsts, reģionāla vai Savienības mēroga pieprasījuma novērtējumu, vienlaikus nodrošinot šajā direktīvā izklāstīto minimālo infrastruktūras prasību ievērošanu,
 - pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka valsts politikas regulējumā ietvertie valsts uzdevumi un mērķi tiek sasniegti,
 - pasākumus, ar kuriem var veicināt alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu sabiedriskā transporta pakalpojumos,
 - to pilsētu/pielikumu aglomerāciju un citu blīvi apdzīvotu teritoriju un tīklu izraudzīšanos, kuras atbilstoši tirgus vajadzībām jāaprīko ar publiski pieejamiem uzpildes punktiem saskaņā ar 4. panta 1. punktu,
 - to pilsētu/pielikumu aglomerāciju un citu blīvi apdzīvotu teritoriju un tīklu izraudzīšanos, kuras atbilstoši tirgus vajadzībām jāaprīko ar CNG uzpildes punktiem saskaņā ar 6. panta 7. punktu,
 - novērtējumu par LNG uzpildes punktu uzstādīšanas nepieciešamību ostās, kas ir ārpus TEN-T pamattīkla,
 - izvērtējumu par to, vai lidostās ir jāierīko elektropadeve, ko izmantotu stacionētas lidmašīnas.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā tiek ņemtas vērā to teritorijās esošo dažādo transporta veidu vajadzības, tostarp to transporta veidu vajadzības, kuriem ir pieejamas tikai nedaudzas alternatīvas fosilajām degvielām.
3. Valsts politikas regulējumā vajadzības gadījumā ņem vērā reģionālo un vietējo iestāžu intereses, kā arī attiecīgo ieinteresēto personu intereses.
4. Vajadzības gadījumā dalībvalstis sadarbojas, konsultējoties vai izmantojot kopīgus politikas regulējumus, lai nodrošinātu, ka pasākumi, kas vajadzīgi šīs direktīvas mērķu sasniegšanai, ir saskaņoti un koordinēti.
5. Pasākumus alternatīvo degvielu infrastruktūras atbalstam īsteno saskaņā ar LESD ietvertajiem noteikumiem par valsts atbalstu.
6. Valsts politikas regulējums atbilst spēkā esošajiem Savienības vides un klimata aizsardzības tiesību aktiem.
7. Dalībvalstis savu valsts politikas regulējumu paziņo Komisijai līdz 2016. gada 18. novembrim.
8. Balstoties uz valsts politikas regulējumiem, Komisija publicē un regulāri atjaunina informāciju par valsts uzdevumiem un mērķiem, ko katra dalībvalsts iesniegusi attiecībā uz:
- publiski pieejamo uzlādes punktu skaitu,
 - LNG uzpildes punktiem jūras un iekšzemes ostās,
 - publiski pieejamajiem LNG uzpildes punktiem, kas paredzēti mehāniskajiem transportlīdzekļiem,
 - publiski pieejamajiem CNG uzpildes punktiem, kas paredzēti mehāniskajiem transportlīdzekļiem.
- Attiecīgos gadījumos publicē arī šādu informāciju attiecībā uz:
- publiski pieejamajiem ūdeņraža uzpildes punktiem,
 - infrastruktūru krasta elektropadevei jūras un iekšzemes ostās,
 - infrastruktūru elektropadevei stacionētām lidmašīnām.
9. Komisija palīdz dalībvalstīm ziņot par valsts politikas regulējumiem, izmantojot 10. panta 4. punktā minētās pamatnostādnes, izvērtē valsts politikas regulējumu saskaņotību Savienības līmenī un palīdz dalībvalstīm sadarbības procesā, kas paredzēts šā panta 4. punktā.

4. pants

Elektropadeve transportam

1. Dalībvalstis ar savu valsts politikas regulējumu nodrošina, ka līdz 2020. gada 31. decembrim tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu uzlādes punktu, lai panāktu, ka elektrotransportlīdzekļi var cirkulēt vismaz pilsētu/piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās, un attiecīgos gadījumos dalībvalstu noteiktos tīklos. Šādu uzlādes punktu skaitu nosaka, *inter alia* ņemot vērā reģistrēto elektrotransportlīdzekļu paredzamo skaitu līdz 2020. gada beigām, kā norādīts valsts politikas regulējumos, kā arī paraugpraksi un Komisijas sniegtos ieteikumus. Attiecīgos gadījumos ņem vērā konkrētas vajadzības, kas saistītas ar publiski pieejamu uzlādes punktu uzstādīšanu sabiedriskā transporta stacijās.

2. Komisija izvērtē 1. punkta prasību piemērošanu un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu šīs direktīvas grozīšanai, ņemot vērā elektrotransportlīdzekļu tirgus attīstību, lai nodrošinātu, ka katrā dalībvalstī līdz 2025. gada 31. decembrim vismaz TEN-T pamattīklā, pilsētu/piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās tiktu izveidots papildu skaits publiski pieejamu uzlādes punktu.

3. Dalībvalstis arī veic pasākumus sava valsts politikas regulējuma ietvaros, lai veicinātu un atvieglotu tādu uzlādes punktu ierīkošanu, kas nav publiski pieejami.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka tie parastās jaudas uzlādes punkti elektrotransportlīdzekļiem – izņemot bezvadu vai indukcijas ierīces –, kas izveidoti vai atjaunoti, sākot ar 2017. gada 18. novembri, atbilst vismaz II pielikuma 1.1. apakšpunktā noteiktajām tehniskajām specifikācijām un konkrētām drošības prasībām, kas ir spēkā valsts līmenī.

Dalībvalstis nodrošina, ka tie lieljaudas uzlādes punkti elektrotransportlīdzekļiem – izņemot bezvadu vai indukcijas ierīces –, kas izveidoti vai atjaunoti, sākot ar 2017. gada 18. novembri, atbilst vismaz II pielikuma 1.2. apakšpunktā noteiktajām tehniskajām specifikācijām.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts politikas regulējumā tiek izvērtēts, vai ir vajadzīga krasta elektropadeve iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļiem un jūras kuģiem jūras un iekšzemes ostās. Šādu krasta elektropadevi līdz 2025. gada 31. decembrim prioritāri uzstāda TEN-T pamattīkla ostās un citās ostās, izņemot gadījumus, kad nav pieprasījuma un izmaksas ir nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, tostarp ieguvumiem vides jomā.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka tās krasta elektropadeves iekārtas jūras transportlīdzekļiem, kas izvietotas vai atjaunotas, sākot ar 2017. gada 18. novembri, atbilst II pielikuma 1.7. apakšpunktā noteiktajām tehniskajām specifikācijām.

7. Elektrotransportlīdzekļu uzlādei publiski pieejamos uzlādes punktus, ja tas ir tehniski iespējams un ekonomiski pamatoti, izmanto viedo mēraparātu sistēmas, kas definētas Direktīvas 2012/27/ES 2. panta 28. punktā, un ievēro prasības, kuras noteiktas minētās direktīvas 9. panta 2. punktā.

8. Dalībvalstis nodrošina, ka publiski pieejamu uzlādes punktu operatori var brīvi iepirkt elektrību no jebkura Savienības elektroenerģijas piegādātāja, ja piegādātājs tam piekrīt. Uzlādes punktu operatori ir atļauts sniegt patērētājiem transportlīdzekļu uzlādes pakalpojumus uz līgumiska pamata, tostarp citu pakalpojumu sniedzēju vārdā.

9. Visos publiski pieejamajos uzlādes punktos elektrotransportlīdzekļu lietotājiem nodrošina arī *ad hoc* uzlādes iespēju, neslēdzot līgumu ar attiecīgo elektroenerģijas piegādātāju vai operatoru.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka cenas, ko nosaka publiski pieejamo uzlādes punktu operatori, ir saprātīgas, viegli un skaidri salīdzināmas, pārredzamas un nediskriminējošas.

11. Dalībvalstis nodrošina, ka sadales sistēmu operatori bez diskriminācijas sadarbojas ar jebkuru personu, kas izveido vai ekspluatē publiski pieejamus uzlādes punktus.

12. Dalībvalstis nodrošina, ka tiesiskais regulējums ļauj līgumu par elektroenerģijas piegādi uzlādes punktam slēgt ar piegādātāju, kas nav vienība, kura piegādā elektroenerģiju tai mājāsaimniecībai vai ēkai, kurā atrodas šāds uzlādes punkts.

13. Neskarot Regulu (ES) Nr. 1025/2012, Savienība sekmē to, lai atbilstīgās standartizācijas iestādes izstrādātu Eiropas standartus, kuros ietvertas detalizētas tehniskās specifikācijas bezvadu uzlādes punktiem un akumulatoru apmaiņai mehāniskajiem transportlīdzekļiem, un uzpildes punktiem L kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem un elektriskajiem autobusiem.

14. Saskaņā ar 8. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai:

- a) papildinātu šo pantu un II pielikuma 1.3., 1.4., 1.5., 1.6. un 1.8. apakšpunktu ar mērķi pieprasīt, lai ieviešamā vai atjaunojamā infrastruktūra atbilstu tehniskajām specifikācijām, kas iekļautas atbilstīgi šā panta 13. punktam izstrādājamajos Eiropas standartos, ja attiecīgās ESO ir ieteikušas tikai vienu tehnisko risinājumu ar tehniskajām specifikācijām, kas aprakstītas attiecīgā Eiropas standartā;
- b) atjauninātu atsauces uz standartiem, kas minēti II pielikuma 1. punktā noteiktajās tehniskajās specifikācijās, ja minētos standartus aizstāj ar jaunām versijām, ko pieņēmušas attiecīgās standartizācijas iestādes.

Ir īpaši svarīgi, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem.

Ar minētajiem deleģētajiem aktiem paredz pārejas posmus – vismaz 24 mēnešus, pirms tajos ietvertās tehniskās specifikācijas vai to grozījumi kļūst saistoši attiecībā uz ieviešamo vai atjaunojamo infrastruktūru.

5. pants

Ūdeņraža padeve autotransportam

1. Dalībvalstis, kuras nolemj savos valsts politikas regulējumos ietvert publiski pieejamus ūdeņraža uzpildes punktus, nodrošina, ka līdz 2025. gada 31. decembrim ir pieejams atbilstošs skaits šādu punktu, lai nodrošinātu ar ūdeņraža dzinējiem darbināmu transportlīdzekļu, tostarp ar degvielas elementiem darbināmu transportlīdzekļu, kustību šo dalībvalstu noteiktajos tīklos, tostarp vajadzības gadījumā pārrobežu savienojumos.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka publiski pieejami ūdeņraža uzpildes punkti, kas izveidoti vai atjaunoti, sākot ar 2017. gada 18. novembri, atbilst II pielikuma 2. punktā noteiktajām tehniskajām specifikācijām.

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 8. pantu, lai atjauninātu atsauces uz standartiem, kas minēti II pielikuma 2. punktā noteiktajās tehniskajās specifikācijās, ja minētos standartus aizstāj ar jaunām versijām, ko pieņēmušas attiecīgās standartizācijas iestādes.

Ir īpaši svarīgi, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem.

Ar minētajiem deleģētajiem aktiem paredz pārejas posmus – vismaz 24 mēnešus, pirms tajos ietvertās tehniskās specifikācijas vai to grozījumi kļūst saistoši attiecībā uz ieviešamo vai atjaunojamo infrastruktūru.

6. pants

Dabagāzes padeve transportam

1. Dalībvalstis ar savu valsts politikas regulējumu nodrošina, ka līdz 2025. gada 31. decembrim jūras ostās tiek izveidots atbilstošs skaits LNG uzpildes punktu, lai LNG iekšzemes ūdensceļu kuģu vai jūras kuģu kustība būtu iespējama visā TEN-T pamattīklā. Dalībvalstis vajadzības gadījumā sadarbojas ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm, lai nodrošinātu atbilstīgu TEN-T pamattīkla pārklājumu.

2. Dalībvalstis ar savu valsts politikas regulējumu nodrošina, ka līdz 2030. gada 31. decembrim iekšzemes ostās tiek izveidots atbilstošs skaits LNG uzpildes punktu, lai LNG iekšzemes ūdensceļu kuģu vai jūras kuģu kustība būtu iespējama visā TEN-T pamattīklā. Dalībvalstis vajadzības gadījumā sadarbojas ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm, lai nodrošinātu atbilstīgu TEN-T pamattīkla pārklājumu.

3. Dalībvalstis savos valsts politikas regulējumos nosaka tās jūras un iekšzemes ostas, kam jāsniedz piekļuve LNG uzpildes punktiem, kuri minēti 1. un 2. punktā, ņemot vērā arī faktiskās tirgus vajadzības.

4. Dalībvalstis ar saviem valsts politikas regulējumiem nodrošina, ka līdz 2025. gada 31. decembrim vismaz pastāvošajā TEN-T pamattīklā tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu LNG uzpildes punktu, lai panāktu, ka ar LNG darbināmi lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļi var cirkulēt visā Savienībā, ja ir pieprasījums un ja vien izmaksas nav nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem, tostarp vides ieguvumiem.

5. Komisija izvērtē 4. punkta prasības piemērošanu un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu šīs direktīvas grozīšanai līdz 2027. gada 31. decembrim, ņemot vērā ar LNG darbināmu lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu tirgu, lai nodrošinātu, ka katrā dalībvalstī tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu LNG uzpildes punktu.

6. Dalībvalstis nodrošina, ka to teritorijās ir pieejama pienācīga sadales sistēma LNG piegādei, tostarp uzpildīšanas iekārtas LNG autocisternām, lai apgādātu 1., 2. un 4. punktā minētos uzpildes punktus. Atkāpjoties no minētā, kaimiņos esošās dalībvalstis saistībā ar saviem valsts politikas regulējumiem var rīkoties kopīgi šīs prasības izpildes nolūkā. Uz vienošanos par kopīgu rīcību attiecas dalībvalstu pienākums sniegt ziņojumu saskaņā ar šo direktīvu.

7. Dalībvalstis ar savu valsts politikas regulējumu nodrošina, ka līdz 2020. gada 31. decembrim tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu CNG uzpildes punktu, lai panāktu, ka atbilstīgi 3. panta 1. punkta sestajam ievilkumam ar CNG darbināmi mehāniskie transportlīdzekļi var cirkulēt pilsētu/piepilsētu aglomerācijās un citās blīvi apdzīvotās vietās, un attiecīgos gadījumos dalībvalstu noteiktos tīklos.

8. Dalībvalstis ar savu valsts politikas regulējumu nodrošina, ka līdz 2025. gada 31. decembrim vismaz pastāvošajā TEN-T pamattīklā tiek izveidots atbilstošs skaits publiski pieejamu CNG uzpildes punktu, lai panāktu, ka ar CNG darbināmi mehāniskie transportlīdzekļi var cirkulēt visā Savienībā.

9. Dalībvalstis nodrošina, ka tie CNG uzpildes punkti mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas izveidoti vai atjaunoti sākot no 2017. gada 18. novembra, atbilst II pielikuma 3.4. apakšpunktā noteiktajām tehniskajām specifikācijām.

10. Neskarot Regulu (ES) Nr. 1025/2012, Savienība sekmē to, lai atbilstīgās Eiropas vai starptautiskās standartizācijas iestādes izstrādātu standartus, tostarp detalizētas tehniskas specifikācijas attiecībā uz:

- a) LNG uzpildes punktiem, kas paredzēti jūras un iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļiem;
- b) LNG un CNG uzpildes punktiem, kas paredzēti mehāniskajiem transportlīdzekļiem.

11. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 8. pantu, lai:

- a) papildinātu šo pantu un II pielikuma 3.1., 3.2. un 3.4. apakšpunktu ar mērķi noteikt prasību ieviešamām vai atjaunojamām infrastruktūrām ievērot atbilstību tehniskajām specifikācijām, kuras iekļautas standartos, ko paredzēts izstrādāt saskaņā ar šā panta 10. punkta a) un b) apakšpunktu, ja attiecīgās ESO ir ieteikušas tikai vienu tehnisko risinājumu ar tehniskajām specifikācijām, kas aprakstītas attiecīgā Eiropas standartā, attiecīgā gadījumā – saderīgi ar attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem;
- b) atjauninātu atsauces uz standartiem, kas minēti tehniskajās specifikācijās, kas ir izklāstītas vai ko ir paredzēts izklāstīt II pielikuma 3. punktā, ja minētos standartus aizstāj ar jaunām versijām, ko pieņēmušas attiecīgās Eiropas vai starptautiskās standartizācijas iestādes.

Ir īpaši svarīgi, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem.

Ar minētajiem deleģētajiem aktiem paredz pārejas posmus – vismaz 24 mēnešus, pirms tajos ietvertās tehniskās specifikācijas vai to grozījumi kļūst saistoši attiecībā uz ieviešamo vai atjaunojamo infrastruktūru.

12. Ja nav standarta, kurā būtu detalizētas tehniskās specifikācijas 10. punkta a) apakšpunktā minētajiem LNG uzpildes punktiem, kas paredzēti jūras un iekšzemes ūdensceļu transportlīdzekļiem, un jo īpaši, ja nav specifikāciju attiecībā uz LNG bunkurēšanu, Komisija, ņemot vērā pašreizējo darbu IMO, CCNR, Donavas komisijā un citos attiecīgajos starptautiskajos forumos, tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 8. pantu, lai noteiktu:

- prasības LNG pārsūkņēšanas saskarnēm jūras un iekšzemes ūdensceļu transportā,
- prasības attiecībā uz LNG krasta uzglabāšanas un bunkurēšanas procedūras drošības aspektiem jūras un iekšzemes ūdensceļu transportā.

Ir īpaši svarīgi, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar attiecīgajām ekspertu grupām jūras transporta un iekšzemes ūdensceļu transporta jomā, tostarp ekspertiem no valstu jūras un iekšzemes kuģošanas iestādēm.

7. pants

Lietotājiem sniedzamā informācija

1. Neskarot Direktīvu 2009/30/EK, dalībvalstis nodrošina, ka tiek darīta pieejama būtiska, konsekventa un skaidra informācija par tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kurus var regulāri uzpildīt ar atsevišķām tirgū laistām degvielām vai uzlādēt uzlādes punktos. Minēto informāciju dara pieejamu mehānisko transportlīdzekļu rokasgrāmatās, uzpildes un uzlādes punktos, uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem un mehānisko transportlīdzekļu tirdzniecības vietās minēto dalībvalstu teritorijā. Šī prasība attiecas uz visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un to rokasgrāmatām, kas laisti tirgū pēc 2016. gada 18. novembra.

2. Šā panta 1. punktā minētās informācijas sniegšanas pamatā ir marķēšanas noteikumi attiecībā uz degvielas atbilstību ESO standartiem, ar kuriem nosaka degvielu tehniskās specifikācijas. Ja minētie standarti attiecas uz grafisku attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, grafiskais attēlojums ir vienkāršs un viegli saprotams un to izvietojuma skaidri redzamā veidā:

- a) uz attiecīgajiem sūkņiem un to sprauslām visos uzpildes punktos – no dienas, kad degvielas tiek laistas tirgū;
- b) uz visiem degvielas tvertņu uzpildes vāciņiem visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas ir ieteikti un piemēroti attiecīgajai degvielai, vai šādu vāciņu tiešā tuvumā, un transportlīdzekļu rokasgrāmatās, kad šādi mehāniskie transportlīdzekļi tiek laisti tirgū pēc 2016. gada 18. novembra.

3. Attiecīgos gadījumos un jo īpaši attiecībā uz dabasgāzi un ūdeņradi, kad degvielas stacijā ir norādītas degvielas cenas, informēšanas nolūkā norāda salīdzinājumu starp attiecīgajām cenām par vienību. Šīs informācijas norādīšana nemaldina lietotāju un nerada tam neskaidrības.

Lai palielinātu patērētāju informētību un konsekventi nodrošinātu degvielas cenu pārredzamību visā Savienībā, Komisija tiek pilnvarota ar īstenošanas aktiem pieņemt kopīgu metodoloģiju alternatīvu degvielu vienības cenu salīdzināšanai.

4. Ja ESO standarti, kas paredz degvielas tehniskās specifikācijas, neietver marķēšanas noteikumus par atbilstību attiecīgajiem standartiem vai ja marķēšanas noteikumi neattiecas uz grafisku attēlojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmām, vai ja marķēšanas noteikumi nav piemēroti šīs direktīvas mērķu sasniegšanai, Komisija 1. un 2. punkta vienādas īstenošanas nolūkā var pilnvarot ESO izstrādāt saderības marķējuma specifikācijas vai var pieņemt īstenošanas aktus, ar ko nosaka saderības grafisku atainojumu, tostarp krāsu kodējuma shēmu, attiecībā uz degvielām, kuras ir ieviestas Savienības tirgū un kuras saskaņā ar Komisijas novērtējumu veido vismaz 1 % no kopējā pārdotā apjoma vairāk nekā vienā dalībvalstī.

5. Ja tiek atjaunināti attiecīgo ESO standartu marķēšanas noteikumi, pieņemti īstenošanas akti par marķēšanu vai vajadzības gadījumā izstrādāti jauni ESO standarti alternatīvām degvielām, attiecīgās marķēšanas prasības piemēro visiem degvielas uzpildes un uzlādes punktiem un mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas reģistrēti dalībvalstu teritorijā, kad pagājuši 24 mēneši pēc to attiecīgās atjaunināšanas vai pieņemšanas.

6. Šajā pantā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 9. panta 2. punktā.

7. Dalībvalstis nodrošina, ka visiem lietotājiem atklātā un nediskriminējošā veidā ir pieejami dati, kuros norādīts šajā direktīvā ietvertu alternatīvo degvielu publiski pieejamo uzpildes un uzlādes punktu ģeogrāfiskais izvietojums, ja minētie dati ir pieejami. Šādi dati par uzlādes punktiem, ja tie ir pieejami, var ietvert informāciju par reāllaika pieejamību, kā arī vēsturisko un reāllaika uzlādes informāciju.

8. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 4., 5. un 6. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2014. gada 17. novembra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4., 5. un 6. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 4., 5. un 6. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par trim mēnešiem.

9. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.
3. Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma iesniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa komitejas loceklis ar vienkāršu balsu vairākumu.

10. pants

Ziņošana un pārskatīšana

1. Katra dalībvalsts līdz 2019. gada 18. novembrim un pēc tam reizi trijos gados iesniedz Komisijai ziņojumu par valsts politikas regulējuma īstenošanu. Minētajos ziņojumos ietver I pielikumā uzskaitīto informāciju un vajadzības gadījumā attiecīgu pamatojumu par to, kādā līmenī ir sasniegti 3. panta 1. punktā minētie valsts uzdevumi un mērķi.

2. Līdz 2017. gada 18. novembrim Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par valstu politikas regulējumu novērtējumu un to saskaņotību Savienības līmenī, tostarp izvērtējumu par to, kādā līmenī ir sasniegti 3. panta 1. punktā minētie valsts uzdevumi un mērķi.

3. Komisija ik pēc trim gadiem, sākot ar 2020. gada 18. novembri, Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu.

Komisijas ziņojumā iekļauj šādus elementus:

- dalībvalstu īstenoto pasākumu novērtējumu,
- novērtējumu par šīs direktīvas ietekmi uz alternatīvo degvielu infrastruktūras tirgus attīstību un tās devumu transporta alternatīvo degvielu tirgum, kā arī tās ietekmi uz ekonomiku un vidi,
- informāciju par to, kāds ir tehniskais progress un kā attīstās tirgus attiecībā uz alternatīvajām degvielām transporta nozarē un attiecīgā infrastruktūra, uz ko attiecas šī direktīva, un par jebkuras citas alternatīvās degvielas tehnisko progresu un tirgus attīstību.

Komisija var izklāstīt paraugprakses piemērus un sniegt atbilstīgus ieteikumus.

Komisijas ziņojumā arī novērtē šajā direktīvā noteiktās prasības un termiņus attiecībā uz infrastruktūras izbūvi un specifikāciju ieviešanu, ņemot vērā attiecīgo alternatīvo degvielu tehnoloģisko, ekonomisko un tirgus attīstību, – vajadzības gadījumā tam pievienojot leģislatīvā akta priekšlikumu.

4. Komisija pieņem pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem par elementiem, kas uzskaitīti I pielikumā.

5. Līdz 2020. gada 31. decembrim Komisija pārskata šīs direktīvas īstenošanu un vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumu tās grozīšanai, nosakot jaunas kopīgas tehniskās specifikācijas alternatīvo degvielu infrastruktūrai, kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā.

6. Ja Komisija uzskata par vajadzīgu, tā līdz 2018. gada 31. decembrim pieņem rīcības plānu, lai īstenotu stratēģiju, kas izklāstīta paziņojumā “Nepiesārņojoša enerģija transportam – Eiropas alternatīvo degvielu stratēģija”, lai panāktu iespējami plašāko alternatīvo degvielu lietojumu transportam, vienlaikus nodrošinot tehnoloģisku neitralitāti, un lai veicinātu ilgtspējīgu elektrisko mobilitāti visā Savienībā. Šajā nolūkā tā var ņemt vērā tirgus vajadzības un attīstību katrā dalībvalstī atsevišķi.

11. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2016. gada 18. novembrim. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmu to valsts tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz ko attiecas šī direktīva.

12. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

13. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2014. gada 22. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
B. DELLA VEDOVA

I PIELIKUMS

ZIŅOJUMS

Ziņojumā apraksta pasākumus, kas dalībvalstī ir veikti, lai atbalstītu alternatīvo degvielu infrastruktūras izbūvi. Ziņojumā ietver vismaz šādus elementus:

1. Juridiski pasākumi

Informācija par juridiskiem pasākumiem, kas var būt leģislatīvi, normatīvi vai administratīvi pasākumi, ar ko atbalsta alternatīvo degvielu infrastruktūras izbūvi, piemēram, būvatļaujas, stāvvietu būvatļaujas, uzņēmumu ekoloģisko rādītāju sertifikācija un degvielas uzpildes staciju koncesijas.

2. Politikas pasākumi valsts politiskā regulējuma īstenošanas atbalstam

Informācija par minētajiem pasākumiem ietver šādus elementus:

- tieši stimuli tādu transportlīdzekļu iegādei, kuros izmanto alternatīvās degvielas, vai infrastruktūras izbūvei,
- nodokļu atvieglojumu pieejamība, lai atbalstītu transportlīdzekļus, kas izmanto alternatīvās degvielas, un attiecīgo infrastruktūru,
- publiskā iepirkuma – tostarp kopējā iepirkuma – izmantošana alternatīvo degvielu atbalstam,
- nefinanšu stimuli pieprasījuma pusē, piemēram, preferenciāla piekļuve ierobežotas piekļuves zonām, transportlīdzekļu novietojuma politika un īpašas transporta joslas,
- apsvērumi attiecībā uz to, vai TEN-T pamattīklā ir vajadzīgi no atjaunojamiem avotiem iegūtas reaktīvo dzinēju degvielas uzpildes punkti lidostās,
- tehniskas un administratīvas procedūras un tiesību akti attiecībā uz alternatīvo degvielu piegādes atļaušanu, lai sekmētu atļaušanas procesu.

3. Ieviešanas un ražošanas atbalsta pasākumi

Ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai, ar sadalījumu pa alternatīvajām degvielām un transporta veidiem (autotransports, dzelzceļa, ūdens un gaisa transports).

Ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu tehnoloģiju ražotņu atbalstam, ar sadalījumu pa alternatīvajām degvielām un transporta veidiem.

Jebkādu konkrētu vajadzību apsvēršana alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas sākotnējā posmā.

4. Pētniecība, tehnoloģiju izstrāde un demonstrējumi

Ikgadējais publiskais budžets, kas piešķirts alternatīvo degvielu pētniecības, tehnoloģiskās izstrādes un demonstrējumu atbalstam, ar sadalījumu pa degvielām un transporta veidiem.

5. Uzdevumi un mērķi

- aplēse par alternatīvas degvielas transportlīdzekļu paredzamo skaitu līdz 2020., 2025. un 2030. gadam,
- līmenis, kādā sasniegti valsts mērķi alternatīvo degvielu ieviešanā dažādos transporta veidos (autotransports, dzelzceļa, ūdens un gaisa transports),
- līmenis, kādā sasniegti valsts mērķi (katru gadu) alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai dažādos transporta veidos,
- informācija par metodoloģiju, kas piemērota, lai noteiktu lieljaudas uzlādes punktu uzlādes efektivitāti.

6. Alternatīvo degvielu infrastruktūras dinamika

Izmaiņas piegādē (infrastruktūras papildu jauda) un pieprasījumā (faktiski izmantotā jauda).

II PIELIKUMS

TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS

1. Uzlādes punktu tehniskās specifikācijas

1.1. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti parastas jaudas uzlādes punkti

Lai nodrošinātu savstarpēju savietojamību, parastas jaudas maiņstrāvas uzlādes punktus elektrotransportlīdzekļiem aprīko ar vismaz 2. tipa kontaktligzdām vai transportlīdzekļa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN62196-2. Minētās kontaktligzdas var aprīkot ar tādiem elementiem kā mehāniski vāka slēgi, vienlaikus saglabājot savietojamību ar 2. tipu.

1.2. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti lieljaudas uzlādes punkti

Lai nodrošinātu savstarpēju savietojamību, lieljaudas maiņstrāvas uzlādes punktus elektrotransportlīdzekļiem aprīko ar vismaz 2. tipa savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN62196-2.

Lai nodrošinātu savstarpēju savietojamību, lieljaudas līdzstrāvas uzlādes punktus elektrotransportlīdzekļiem aprīko vismaz ar kombinēto uzlādes sistēmu "Combo 2" savienotājiem, kas aprakstīti standartā EN62196-3.

1.3. Mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti bezvadu uzlādes punkti

1.4. Mehānisko transportlīdzekļu akumulatoru apmaiņa

1.5. I kategorijas mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzēti uzlādes punkti

1.6. Elektriskajiem autobusiem paredzēti uzlādes punkti

1.7. Krasta elektropadeve jūras kuģiem

Krasta elektropadeve jūras kuģiem, tostarp sistēmu projektēšanā, uzstādīšanā un testēšanā, nodrošina atbilstību standartā IEC/ISO/IEEE 80005-1 sniegtajām tehniskajām specifikācijām.

1.8. Krasta elektropadeve iekšējo ūdensceļu kuģiem

2. Tehniskās specifikācijas ūdeņraža uzpildes punktiem, kas paredzēti mehāniskajiem transportlīdzekļiem

2.1. Attiecībā uz ūdeņraža ārpustelņu uzpildes punktiem, kuros izsniedz gāzveida ūdeņradi lietošanai mehāniskajos transportlīdzekļos, nodrošina atbilstību gāzveida ūdeņraža uzpildes specifikācijā ISO/TS 20100 sniegtajām tehniskajām specifikācijām.

2.2. Attiecībā uz ūdeņraža uzpildes punktus izsniegtā ūdeņraža tīrību nodrošina atbilstību standartā ISO 14687-2 sniegtajām tehniskajām specifikācijām.

2.3. Ūdeņraža uzpildes punktus izmanto uzpildes algoritmus un aprīkojumu, kas atbilst gāzveida ūdeņraža uzpildes specifikācijai ISO/TS 20100.

2.4. Attiecībā uz savienojumiem mehānisko transportlīdzekļu uzpildei ar gāzveida ūdeņradi nodrošina atbilstību ISO 17268 standartam, ko piemēro ar gāzveida ūdeņradi darbināmu mehānisko transportlīdzekļu uzpildes savienojuma ierīcēm.

3. Tehniskās specifikācijas dabasgāzes uzpildes punktiem

3.1. Tehniskās specifikācijas LNG uzpildes punktiem, kas paredzēti iekšējo ūdensceļu kuģiem vai jūras kuģiem

3.2. Tehniskās specifikācijas LNG uzpildes punktiem, kas paredzēti mehāniskajiem transportlīdzekļiem

3.3. Tehniskās specifikācijas CNG savienotājiem/ieplūdes elementiem

Nodrošina CNG savienotāju/ieplūdes elementu atbilstību ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumiem Nr. 110 (kas ietver atsauces uz ISO 14469 I un II daļu).

3.4. Tehniskās specifikācijas CNG uzpildes punktiem, kas paredzēti mehāniskajiem transportlīdzekļiem