

I.

(Zakonodavni akti)

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2014/94/EU EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 22. listopada 2014.****o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

- (1) U svojoj Komunikaciji od 3. ožujka 2010. pod nazivom „Europa 2020.: Strategija za pametan, održiv i uključiv rast”, Komisija ima za cilj jačanje konkurentnosti i sigurnosti opskrbe energijom putem učinkovitije uporabe resursa i energije.
- (2) U bijeloj knjizi Komisije od 28. ožujka 2011. pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” poziva se na smanjivanje ovisnosti prometnog sustava o nafti. To treba ostvariti pomoću niza političkih inicijativa, uključujući razvojem održive strategije za alternativna goriva, kao i razvojem pripadajuće infrastrukture. U bijeloj knjizi Komisije također se predlaže smanjenje emisija stakleničkih plinova u prometu za 60 % do 2050., u usporedbi s razinama iz 1990.
- (3) Direktivom 2009/28/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾ postavlja se kao cilj 10-postotni tržišni udio energije iz obnovljivih izvora u gorivima namijenjenima uporabi u prometu.
- (4) Na temelju savjetovanja s dionicima i nacionalnim stručnjacima te na podlozi stručnog znanja koje je odraženo u Komunikaciji Komisije od 24. siječnja 2013. pod nazivom „Čista energija za promet: europska strategija za alternativna goriva” kao trenutačno najvažnija alternativna goriva s potencijalom za dugoročno nadomještanje nafte utvrđeni su električna energija, vodik, biogoriva, prirodni plin i ukapljeni naftni plin (UNP), također s obzirom na mogućnost njihove istovremene i kombinirane uporabe, primjerice, pomoću sustava tehnologije dvojnog goriva.

⁽¹⁾ SL C 271, 19.9.2013., str. 111.

⁽²⁾ SL C 280, 27.9.2013., str. 66.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 15. travnja 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 29. rujna 2014.

⁽⁴⁾ Direktiva 2009/28/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora te o izmjeni i kasnijem stavljanju izvan snage direktiva 2001/77/EZ i 2003/30/EZ (SL L 140, 5.6.2009., str. 16.).

- (5) Izvori energije znače sve alternativne izvore energije za promet, kao što su električna energija i vodik koji se ne moraju oslobađati izgaranjem ili oksidacijom bez izgaranja.
- (6) Sintetička goriva koja nadomještaju dizelska, benzinska i mlazna goriva moguće je proizvesti iz različitih sirovina, pretvaranjem biomase, plina, ugljena ili plastičnog otpada u tekuća goriva, metan i dimetil-eter (DME). Sintetička parafinska dizelska goriva, kao što su hidroobrađena biljna ulja (HVO) i Fischer-Tropschov dizel, međusobno su zamjenjiva te je moguće njihovo dodavanje u fosilna dizelska goriva uz vrlo visoke omjere miješanja ili ih je moguće upotrebljavati u čistom obliku u svim postojećim ili budućim dizelskim vozilima. Ta se goriva stoga mogu distribuirati, pohranjivati i upotrebljavati u okviru postojeće infrastrukture. Sintetička goriva koja nadomještaju benzin, kao što su metanol i drugi alkoholi, moguće je miješati s benzinom i što se tehnike tiče, uz neznatne prilagodbe, koristiti u okviru trenutne tehnologije vozila. Metanol je također moguće koristiti za plovidbu unutarnjim vodama i u pomorskom prometu na kratkim udaljenostima. Sintetičkim i parafinskim gorivima moguće je smanjiti uporabu naftnih izvora u opskrbi prometa energijom.
- (7) UNP ili autoplin alternativno je gorivo dobiveno preradom prirodnog plina i rafiniranjem nafte, koje ima niži ugljični otisak i znatno niže emisije onečišćujućih tvari od konvencionalnih goriva. Gledajući srednjoročno do dugoročno, očekuje se da se bio-UNP dobiven iz različitih izvora biomase pojavi kao održiva tehnologija. UNP je moguće koristiti u cestovnom prometu (za osobna i teretna vozila) na svim udaljenostima. Također ga je moguće koristiti za plovidbu unutarnjim vodama u pomorskom prometu na kratkim udaljenostima. Infrastruktura za UNP razmjerno je dobro razvijena te u Uniji postoji značajan broj postaja za punjenje (približno 29 000). Međutim, navedene postaje za punjenje su neravnomjerno raspoređene te ih u pojedinim zemljama ima malo.
- (8) Ne dovodeći u pitanje definiciju alternativnih goriva iz ove Direktive, trebalo bi uzeti u obzir postojanje dodatnih vrsta čistih goriva koja mogu predstavljati potencijalnu alternativu fosilnim gorivima. Pri odabiru novih vrsta alternativnih goriva u obzir bi trebalo uzeti obećavajuće rezultate istraživanja i razvoja. Norme i zakonodavstvo trebalo bi formulirati bez davanja prednosti bilo kojoj određenoj vrsti tehnologije kako se ne bi ometao daljnji razvoj u smjeru alternativnih goriva i nositelja energije.
- (9) U izvješću skupine na visokoj razini CARS 21 od 6. lipnja 2012. navedeno je da nepostojanje usklađene infrastrukture za alternativna goriva širom Unije ometa uvođenje vozila na alternativna goriva na tržište i odgađa koristi koje bi ta vozila imala za okoliš. U svojoj Komunikaciji od 8. studenoga 2012. pod naslovom „Akcijski plan CARS 2020 za kompetitivnu i održivu automobilsku industriju u Europi” Komisija je preuzela glavne preporuke iz izvješća skupine na visokoj razini CARS 21 te je predstavila akcijski plan koji se na njima zasniva. Ova je Direktiva jedno od ključnih djelovanja u pogledu infrastrukture za alternativna goriva koja je najavila Komisija.
- (10) Trebalo bi izbjeći rascjepkavanje unutarnjeg tržišta uzrokovano neusklađenim uvođenjem alternativnih goriva na tržište. Usklađeni okviri politike svih država članica trebali bi stoga omogućiti dugoročnu sigurnost potrebnu za privatna i javna ulaganja u tehnologiju vozila i goriva te izgradnju infrastrukture radi ostvarivanja dvostrukog cilja: smanjenja ovisnosti o nafti i ublažavanja utjecaja prometa na okoliš. Države članice trebale bi stoga uspostaviti nacionalne okvire politike unutar kojih se u glavnim crtama navode nacionalni pojedinačni i skupni ciljevi te djelovanja potpore za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva, uključujući postavljanje potrebne infrastrukture koju treba izgraditi, u bliskoj suradnji s regionalnim i lokalnim tijelima vlastima te industrijom na koju se to odnosi, istovremeno uzimajući u obzir potrebe malih i srednjih poduzeća. Države članice trebale bi, prema potrebi, surađivati sa susjednim državama članicama na regionalnoj ili makroregionalnoj razini putem savjetovanja ili zajedničkih okvira politike, posebno kada je potrebna neprekinuta prekogranična pokrivenost infrastrukturom za alternativna goriva ili kada je potrebno izgraditi novu infrastrukturu u blizini nacionalnih granica, uključujući različite mogućnosti osiguravanja nediskriminirajućeg pristupa mjestima za punjenje i opskrbu. Države članice bi međusobnom suradnjom, a Komisija procjenama i izvješćivanjem trebale podupirati koordinaciju navedenih nacionalnih okvira politike i njihovu međusobnu usklađenost na razini Unije. Komisija bi trebala donijeti neobvezujuće smjernice kako bi olakšala izvješćivanje od strane država članica o informacijama predviđenim u Prilogu I.
- (11) Potreban je usklađen pristup kako bi se zadovoljile dugoročne potrebe za energijom u svim vrstama prometa. Politike bi se posebno trebale temeljiti na uporabi alternativnih goriva, s naglaskom na posebnim potrebama svake vrste prometa. Pri izradi nacionalnih okvira politike trebalo bi uzimati u obzir potrebe različitih vrsta prometa koje postoje na državnom području država članica, uključujući one za koje su dostupne ograničene alternative fosilnim gorivima.
- (12) Komisija bi putem razmjena informacija i najbolje prakse između država članica trebala olakšavati razvoj i provedbu nacionalnih okvira politike država članica.

- (13) Kako bi se promicala alternativna goriva i razvila odgovarajuća infrastruktura, nacionalni se okviri politike mogu sastojati od više planova, strategija ili druge planske dokumentacije koja se razvija zasebno ili zajedno ili u drugom obliku, te na administrativnoj razini koju utvrđuju države članice.
- (14) Goriva uključena u nacionalne okvire politike trebala bi biti prihvatljiva za mjere potpore Unije i nacionalne mjere potpore za infrastrukturu za alternativna goriva kako bi se javna potpora usmjerila na usklađeni razvoj unutarnjeg tržišta prema mobilnosti uz uporabu vozila i plovila na alternativna goriva širom Unije.
- (15) Cilj ove Direktive nije dodatno financijski opteretiti države članice ili regionalna i lokalna tijela vlasti. Države članice bi trebale moći provoditi ovu Direktivu koristeći se širokim rasponom regulatornih i neregulatornih poticaja i mjera, u bliskoj suradnji sa subjektima privatnog sektora koji bi trebali igrati ključnu ulogu pri pružanju potpore razvoju infrastrukture za alternativna goriva.
- (16) U skladu s Uredbom (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, razvoj novih tehnologija i inovacija, posebno u vezi s dekarbonizacijom prometa, prihvatljiv je za financiranje Unije. Tom se Uredbom također predviđa odobravanje dodatnog financiranja za djelovanja kojima se iskorištavaju sinergije između barem dva sektora obuhvaćena njome (odnosno promet, energetika i telekomunikacije). Naposljetku, Koordinacijski odbor za Instrument za povezivanje Europe (CEF) pomaže Komisiji pri usklađivanju programâ rada s ciljem omogućavanja više-sektorskih poziva na podnošenje prijedloga, u nastojanju da se u cijelosti iskoriste moguće sinergije među tim sektorima. CEF bi stoga trebao doprinijeti postavljanju infrastrukture za alternativna goriva.
- (17) Okvirnim programom Obzor 2020., koji je osnovan Uredbom (EU) br. 1291/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ također će se osigurati potpora istraživanjima i inovacijama koja se odnose na vozila na alternativna goriva i povezanu infrastrukturu, posebno u okviru društvenog izazova „Pametna, ekološki i integrirani promet”. Taj posebni izvor financiranja također bi trebao doprinijeti razvoju infrastrukture za alternativna goriva te bi ga u cijelosti trebalo smatrati dodatnom prigodom za osiguravanje održivog tržišta mobilnosti u cijeloj Uniji.
- (18) Kako bi se pokrenula ulaganja u održivi promet i poduprlo postavljanje neprekinute mreže infrastrukture za alternativna goriva u Uniji, Komisija i države članice trebale bi podupirati nacionalne i regionalne razvojne mjere u tom području. Trebale bi poticati razmijene najbolje prakse u vezi s postavljanjem infrastrukture za alternativna goriva i upravljanje njome između lokalnih i regionalnih razvojnih inicijativa te bi u tu svrhu trebale promicati uporabu sredstava iz europskih strukturnih i investicijskih fondova, a posebno Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda.
- (19) Mjere potpore za infrastrukturu za alternativna goriva trebale bi se provoditi u skladu s pravilima o državnim potporama iz Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU-a). Države članice mogu smatrati da je potrebno, u skladu s važećim pravilima o državnim potporama, pružiti potporu operatorima na koje utječe ova Direktiva. Sve nacionalne mjere potpore za infrastrukturu za alternativna goriva o kojima je obaviještena Komisija treba procijeniti bez odgađanja.
- (20) Smjernicama za transeuropsku prometnu mrežu (TEN-T) ukazuje se na to da alternativna goriva, barem djelomično, služe kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom, doprinose njihovoj dekarbonizaciji i poboljšavaju okolišnu učinkovitost prometnog sektora. U smjernicama TEN-T-a je u vezi s novim tehnologijama i inovacijama utvrđeno da TEN-T treba omogućiti dekarbonizaciju svih oblika prometa poticanjem energetske učinkovitosti kao i uvođenjem alternativnih pogonskih sustava i osiguravanjem odgovarajuće infrastrukture. U smjernicama TEN-T-a također je utvrđeno da se raspoloživost alternativnih goriva mora osigurati u lukama unutarnjih voda i morskim i zračnim lukama te na cestama osnovne mreže uspostavljene Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ („osnovna mreža TEN-T”). U okviru CEF-a, koji je instrument za

⁽¹⁾ Uredba (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 (SL L 348, 20.12.2013., str. 129.).

⁽²⁾ Uredba (EU) br. 1291/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o osnivanju Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor 2020. (2014. – 2020.) i o stavljanju izvan snage Odluke br. 1982/2006/EZ (SL L 347, 20.12.2013., str. 104.).

⁽³⁾ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

financiranje TEN-T-a, omogućena je dodjela bespovratnih sredstva za postavljanje navedenih novih tehnologija i inovacija u okviru osnovne mreže, uključujući za infrastrukturu za alternativna čista goriva. Osim toga, za postavljanje infrastrukture za alternativna čista goriva u široj cjelovitoj mreži moći će se primati financijska pomoć iz CEF-a u obliku javne nabave i financijskih instrumenata, kao što su projektne obveznice.

- (21) Biogoriva, kako su definirana u Direktivi 2009/28/EZ, trenutačno su najvažnija vrsta alternativnih goriva čiji je udio u prometu u Uniji ukupno potrošenog goriva u 2011. iznosio 4,7 %. Ako su proizvedena na održiv način, ona također mogu doprinijeti znatnom smanjenju ukupnih emisija CO₂. Ona bi mogla osigurati čistu energiju za sve vrste prometa.
- (22) Nepostojanje usklađenog razvoja infrastrukture za alternativna goriva širom Unije sprečava razvoj ekonomija obujma na strani ponude i mobilnosti na strani potražnje širom Unije. Potrebno je izgraditi nove infrastrukturne mreže, poput onih za električnu energiju, prirodni plin, ukapljeni prirodni plin (UPP) i stlačeni prirodni plin (SPP) i, prema potrebi, vodik. Važno je uzeti u obzir različite stupnjeve razvoja tehnologije i s njom povezane infrastrukture za svako gorivo, uključujući pripremljenost poslovnih modela za privatne ulagatelje te raspoloživost i prihvatljivost alternativnih goriva za korisnike. Trebalo bi osigurati tehnološku neutralnost, a nacionalni okviri politike trebali bi na odgovarajući način uzeti u obzir zahtjev za potporu komercijalnom razvoju alternativnih goriva. Osim toga, pri izradi nacionalnih okvira politike trebalo bi uzeti u obzir gustoću stanovništva i zemljopisna obilježja.
- (23) Električna energija mogla bi povećati energetske učinkovitost cestovnih vozila i doprinijeti smanjenju CO₂ u prometu. Ona je izvor energije koji je neophodan za uvođenje električnih vozila, uključujući vozila kategorije L, kako je navedeno u Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ i Uredbi (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾, koja mogu doprinijeti poboljšanju kvalitete zraka i smanjenju buke u gradskim/prigradskim aglomeracijama te drugim gusto naseljenim područjima. Države članice trebale bi osigurati da se izgradnjom javno dostupnih mjesta za punjenje osigura odgovarajuća pokrivenost kako bi se omogućilo da električna vozila prometuju barem u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima te, prema potrebi, u okviru mreža koje odrede države članice. Broj takvih mjesta za punjenje trebalo bi odrediti uzimajući u obzir procjenu broja do kraja 2020. registriranih električnih vozila u svakoj državi članici. Okvirno bi primjereni prosječni broj mjesta za punjenje trebao odgovarati najmanje jednom mjestu za punjenje na 10 automobila, također uzimajući u obzir tip automobila, tehnologiju punjenja i raspoloživost privatnih mjesta za punjenje. Trebalo bi instalirati primjeren broj javno dostupnih mjesta za punjenje, posebno na postajama javnog prijevoza kao što su putnički terminali u lukama, zračnim lukama ili željezničkim kolodvorima. Privatni vlasnici električnih vozila uvelike ovise o pristupu mjestima za punjenje na zajedničkim parkiralištima, primjerice parkiralištima stambenih blokova, ureda i poslovnih prostora. Tijela javne vlasti trebala bi poduzeti mjere za pomoć korisnicima takvih vozila time što bi se pobrinula da investitori gradnje i upravitelji osiguraju odgovarajuću infrastrukturu s dostatnim brojem mjesta za punjenje električnih vozila.
- (24) Države članice trebale bi osigurati izgradnju javno dostupne infrastrukture za punjenje motornih vozila električnom energijom. Pri utvrđivanju primjerenog broja javno dostupnih mjesta za punjenje u svojim nacionalnim okvirima politike, države članice bi trebale moći uzeti u obzir broj postojećih javno dostupnih mjesta za punjenje na svojem državnom području i njihove specifikacije te moći odlučiti hoće li se usredotočiti na postavljanje mjesta za punjenje male ili visoke snage.
- (25) Elektromobilnost je područje koje se razvija velikom brzinom. Kod postojećih tehnologija sučelja za punjenje upotrebljavaju se kabelski priključci, no treba razmotriti i buduće tehnologije sučelja kao što su bežično punjenje ili zamjena baterija. Zakonodavstvom treba osigurati olakšavanje tehnoloških inovacija. Ovu bi Direktivu stoga trebalo ažurirati kako bi se na primjeren način uzele u obzir buduće norme za tehnologije kao što su bežično punjenje i zamjena baterija.
- (26) Javno dostupno mjesto za punjenje ili opskrbu može, primjerice, uključivati mjesta ili uređaje za punjenje ili opskrbu u privatnom vlasništvu ili uređaje dostupne javnosti putem registracijskih kartica ili naknada, mjesta za punjenje ili opskrbu za sheme dijeljenja automobila koje korisnicima koji su treće osobe omogućuju pristup putem pretplate ili mjesta za punjenje ili opskrbu na javnim parkiralištima. Mjesta za punjenje ili opskrbu koje privatnim korisnicima omogućuju fizički pristup uz autorizaciju ili pretplatu trebalo bi smatrati javno dostupnim mjestima za punjenje ili opskrbu.

⁽¹⁾ Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

⁽²⁾ Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverokotala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52.).

- (27) Električna energija i vodik su izvori energije posebno pogodni za uvođenje električnih vozila/vozila na gorivne članke i vozila kategorije L u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima, koji mogu doprinijeti poboljšanju kvalitete zraka i smanjenju buke. Elektromobilnost je važan doprinos ispunjavanju ambicioznih klimatskih i energetske ciljeva Unije za 2020. Direktiva 2009/28/EZ, koju su države članice prenijele u nacionalna zakonodavstva do 5. prosinca 2010., postavlja obvezujuće ciljeve za sve države članice u odnosu na udio energije iz obnovljivih izvora s ciljem postizanja do 2020. cilja Unije od najmanje 20 % udjela energije iz obnovljivih izvora i cilja da se 10 % udjela energije iz obnovljivih izvora upotrebljava posebno u prometnom sektoru.
- (28) Punjenje električnih vozila na mjestima za punjenje trebalo bi, ako je to tehnički i financijski opravdano, primjenjivati inteligentne mjerne sustave kako bi punjenje baterija iz mreže, u razdobljima u kojima je ukupna potražnja za električnom energijom smanjena, doprinijelo stabilnosti elektroenergetskog sustava te bi također trebale omogućiti sigurnu i fleksibilnu obradu podataka. To bi dugoročno također moglo omogućiti da se iz baterija električnih vozila napaja elektroenergetska mreža u razdobljima u kojima je ukupna potražnja za električnom energijom visoka. Inteligentni mjerni sustavi kako su utvrđeni u Direktivi 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ omogućuju produciranje podataka u stvarnom vremenu što je potrebno za osiguravanje stabilnosti elektroenergetske mreže i poticanje racionalne uporabe usluga punjenja. Inteligentni mjerni sustavi pružaju točne i pregledne informacije o cijeni i raspoloživosti usluga punjenja, potičući time punjenje u razdobljima nižeg opterećenja, što znači razdoblja niske ukupne potražnje za električnom energijom i niskih cijena energije. Uporaba inteligentnih mjernih sustava omogućava optimizaciju punjenja čime se ostvaruju koristi za elektroenergetski sustav i potrošače.
- (29) U vezi s mjestima za punjenje električnih vozila koje nisu javno dostupne, države članice trebale bi nastojati proučiti tehničku i financijsku izvedivost sinergija s planovima za uvođenje inteligentnih mjernih sustava u skladu s obvezom iz Priloga I. 2 Direktivi 2009/72/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾. Operatori distribucijskih sustava imaju važnu ulogu u odnosu na mjesta za punjenje. Pri razvoju svojih zadaća, operatori distribucijskih sustava – od kojih neki mogu biti dijelom vertikalno integriranog poduzeća koje u vlasništvu ima mjesta za punjenje ili tim mjestima upravlja – trebali bi bez diskriminiranja surađivati s drugim vlasnicima ili operatorima mjesta za punjenje, posebno pružajući im informacije koje su potrebne za učinkovit pristup sustavu i njegovu uporabu.
- (30) Pri razvoju infrastrukture za električna vozila trebalo bi osigurati da međudjelovanje navedene infrastrukture s elektroenergetskim sustavom i politikom Unije u području električne energije bude usklađeno s načelima utvrđenima u okviru Direktive 2009/72/EZ. Postavljanje i uporaba mjesta za punjenje električnih vozila trebalo bi razviti kao konkurentno tržište otvoreno za pristup svim stranama zainteresiranima za uvođenje ili upravljanje infrastrukturom za punjenje.
- (31) Pristup opskrbljivača električnom energijom iz Unije mjestima za punjenje ne bi smio dovesti u pitanje odstupanja u skladu s člankom 44. Direktive 2009/72/EZ.
- (32) Komisija je 2010. europskim organizacijama za normizaciju (ESO-i) dala mandat (M468) za izdavanje novih normi ili preispitivanje postojećih s ciljem osiguravanja interoperabilnosti i povezanosti između mjesta priključenja na elektroenergetsku mrežu i punjača za električna vozila. CEN/CENELEC uspostavio je fokusnu skupinu koja je objavila izvješće u listopadu 2011. Premda izvješće sadrži niz preporuka, nije postignuto suglasje oko odabira jedinstvenog standardiziranog sučelja. Stoga je potrebno daljnje djelovanje politike kako bi se razvilo rješenje koje nije zaštićeno autorskim pravima, kojim bi se osigurala interoperabilnost u cijeloj Uniji.
- (33) Sučelje za punjenje električnih vozila moglo bi uključivati više utičnica ili priključaka za vozila, pod uvjetom da je jedan od njih u skladu s tehničkim specifikacijama određenima u ovoj Direktivi, kako bi se na taj način omogućilo punjenje prema više normi. Međutim, odabir zajedničkih priključaka za električna vozila (tip 2 i Combo 2) koji je proveden u ovoj Direktivi ne bi trebao naštetiti državama članicama koje su već uložile sredstva u uvođenje drugih standardiziranih tehnologija za mjesta za punjenje te ne bi trebao utjecati na postojeća mjesta za punjenje koja su postavljena prije stupanja na snagu ove Direktive. Električna vozila koja su već bila u prometu prije stupanja na snagu ove Direktive trebala bi se moći puniti, čak i ako su osmišljena za punjenje na mjestima za punjenje koje nisu usklađene s tehničkim specifikacijama određenima u ovoj Direktivi. Odabir opreme za mjesta za punjenje male i visoke snage trebao bi biti u skladu sa specifičnim sigurnosnim zahtjevima koji su na snazi na nacionalnoj razini.

⁽¹⁾ Direktiva 2012/27/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o energetske učinkovitosti, izmjeni direktiva 2009/125/EZ i 2010/30/EU i stavljanju izvan snage direktiva 2004/8/EZ i 2006/32/EZ (SL L 315, 14.11.2012., str. 1.).

⁽²⁾ Direktiva 2009/72/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zajedničkim pravilima za unutarnje tržište električne energije i stavljanju izvan snage Direktive 2003/54/EZ (SL L 211, 14.8.2009., str. 55.).

- (34) Elektroenergetska infrastruktura na kopnu može služiti kao izvor čiste energije za pomorski promet i promet na unutarnjim vodnim putovima, a posebno u morskim lukama i lukama unutarnjih voda u kojima je kvaliteta zraka niska ili razina buke visoka. Električna energija s kopna može doprinijeti smanjenju utjecaja morskih brodova i plovila na unutarnjim vodnim putovima na okoliš.
- (35) Normizacija opskrbe električnom energijom s kopna ne bi trebala ometati uporabu sustavâ koji su bili uspostavljeni prije stupanja na snagu ove Direktive. Države članice posebno bi trebale dopustiti održavanje i unapređivanje postojećih sustava s ciljem osiguravanja njihove učinkovite uporabe tijekom njihova radnog vijeka, a da pritom ne zahtijevaju potpunu usklađenost s tehničkim specifikacijama određenima u ovoj Direktivi.
- (36) Opskrbom električnom energijom aviona u mirovanju u zračnim lukama može se smanjiti potrošnja goriva i buka, poboljšati kvalitetu zraka i smanjiti utjecaj na promjenu klime. Države članice stoga bi trebale osigurati da se u njihovim nacionalnim okvirima politike razmotri potreba za instaliranjem priključaka za opskrbu električnom energijom u zračnim lukama.
- (37) Zasada na tržištu ima vrlo malo motornih vozila na vodikov pogon, uključujući vozila na vodikov pogon L kategorije, no izgradnja dostatne infrastrukture za opskrbu vodikom nužna je kako bi se omogućilo šire uvođenje motornih vozila na vodikov pogon.
- (38) Države članice koje odluče u okvire svoje nacionalne politike uključiti mjesta za opskrbu vodikom trebale bi osigurati izgradnju javno dostupne infrastrukture za opskrbu motornih vozila vodikom kako bi osigurale da motorna vozila na vodikov pogon mogu prometovati u okviru mreža koje odrede države članice. Trebalo bi, prema potrebi, uzeti u obzir prekogranične poveznice kako bi se omogućilo prometovanje motornim vozilima na vodikov pogon širom Unije.
- (39) Što se tiče vozila na prirodni plin, u Uniji je trenutačno u uporabi oko 3 000 mjesta za opskrbu vozila prirodnim plinom. Dodatne mjesta za opskrbu mogla bi se uspostaviti i opskrbljivati iz postojećeg dobro razvijenog područja pokrivenog distribucijskom mrežom prirodnog plina u Uniji, pod uvjetom da je kvaliteta plina pogodna za uporabu u vozilima na plin postojeće tehnologije i vozilima na plin napredne tehnologije. Postojećoj distribucijskoj mreži za prirodni plin mogla bi se dodati lokalna mjesta za opskrbu koja bi upotrebljavala lokalno proizvedeni bioplín.
- (40) Zajednička infrastruktura za prirodni plin iziskuje zajedničke tehničke specifikacije za pripadajući hardver, kao i za kvalitetu plina. Kvaliteta prirodnog plina koji se upotrebljava u Uniji ovisi o njegovom izvoru, sastavnicama, primjerice bioplínu pomiješanom s prirodnim plinom, i o načinu na koji se s prirodnim plinom postupa u distribucijskom lancu. Stoga bi razlike među tehničkim obilježjima mogle spriječiti optimalnu uporabu motorâ i smanjiti njihovu energetska učinkovitost. Tehnički odbor CEN/TC 408 – projektni odbor u vezi s time razvija niz specifikacija kvalitete za prirodni plin koji se koristi u prometu i za utiskivanje bioplina u mrežu prirodnog plina.
- (41) Države članice trebale bi putem svojih nacionalnih okvira politike osigurati izgradnju primjerenog broja javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila SPP-om ili stlačenim bioplínom kako bi motorna vozila na SPP mogla prometovati u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima te u cijeloj Uniji, barem na postojećoj osnovnoj mreži TEN-T. Države članice bi trebale pri uspostavljanju svojih mreža za opskrbu motornih vozila SPP-om osigurati izgradnju javno dostupnih mjesta za opskrbu, uzimajući pritom u obzir najmanju udaljenost koju mogu prijeći motorna vozila na SPP. Okvirno bi potrebna prosječna udaljenost između mjesta za opskrbu trebala biti približno 150 km. Kako bi se osiguralo funkcioniranje tržišta i interoperabilnost, sva mjesta za opskrbu motornih vozila SPP-om trebale bi nuditi plin onakve kvalitete kakva se zahtijeva za uporabu u vozilima na SPP postojeće tehnologije i vozilima na SPP napredne tehnologije.
- (42) Ukapljeni prirodni plin (UPP) pogodno je alternativno gorivo za plovila, kojim se može postići propisano smanjenje sadržaja sumpora u brodskim gorivima u područjima kontrole emisija SO_x, koje se odnosi na polovicu brodova koji u europskom pomorskom prometu plove na kratkim udaljenostima, kako je predviđeno Direktivom 2012/33/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁾. Osnovna mreža mjesta za opskrbu UPP-om u morskim lukama i lukama unutarnjih voda trebala bi biti raspoloživa najkasnije do kraja 2025. odnosno do kraja 2030. Mjesta za opskrbu UPP-om uključuju, između ostalog, terminale za UPP, rezervoare, pokretne spremnike, skladišna plovila i teretne čamce. Početna usredotočenost na osnovnu mrežu ne bi smjela isključiti mogućnost da raspoloživost UPP-a dugoročno osigura i u lukama izvan osnovne mreže, a posebno u onim lukama koje su

(¹) Direktiva 2012/33/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o izmjeni Direktive 1999/32/EZ o sadržaju sumpora u brodskim gorivima (SL L 327, 27.11.2012., str. 1.).

važne za plovila koja ne obavljaju prijevoz. Odluka o lokacijama mjesta za opskrbu UPP-om u lukama trebala bi se temeljiti na analizi troškova i koristi, uključujući proučavanje koristi za okoliš. Također bi trebalo uzeti u obzir primjenjive odredbe povezane sa sigurnošću. Postavljanje infrastrukture za UPP predviđeno ovom Direktivom ne bi se smjelo ometati razvoj drugih potencijalno obećavajućih i energetski učinkovitih alternativnih goriva.

- (43) Komisija i države članice trebale bi nastojati izmijeniti Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodnim putovima koji je sklopljen 26. svibnja 2000. u Ženevi (ADN) kako bi se omogućio prijevoz velikih količina UPP-a unutarnjim vodnim putovima. Izmjene koje iz toga proizađu trebale bi se, putem prilagodbe Priloga III. odjeljka III.1. Direktivi 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾ primjenjivati na sve vrste prometa na području Unije. Direktivu 2006/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁾ trebalo bi, prema potrebi, izmijeniti kako bi se omogućila učinkovita i sigurna uporaba UPP-a za pogon plovila na unutarnjim vodnim putovima. Predložene izmjene ne bi smjele biti protivne odredbama ADN-a koji se na području Unije primjenjuje na temelju Priloga III., odjeljka III.1. Direktivi 2008/68/EZ.
- (44) Države članice trebale bi osigurati primjereni distribucijski sustav između postrojenja za skladištenje i mjesta za opskrbu UPP-om. Što se tiče cestovnog prometa, raspoloživost i lokacija mjesta za utovar za cisterne za UPP ključni su za razvijanje gospodarski održive mobilnosti na temelju UPP-a.
- (45) UPP, uključujući ukapljeni bioplin, također bi mogao ponuditi troškovno učinkovitu tehnologiju koja bi omogućila da teška teretna vozila zadovolje stroga ograničenja emisija onečišćujućih tvari u skladu s normama Euro VI, kako je navedeno u Uredbi (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾.
- (46) Osnovna mreža TEN-T trebala bi biti osnova za postavljanje infrastrukture za UPP jer pokriva glavne prometne tokove i omogućuje uporabu prednosti mreže. Pri uspostavi svojih mreža za opskrbu teških motornih vozila UPP-om, države članice bi trebale osigurati uspostavu javno dostupnih mjesta za opskrbu, barem uzduž postojeće osnovne mreže TEN-T, na odgovarajućim udaljenostima, uzimajući u obzir najmanju udaljenost koju mogu prijeći teška motorna vozila na UPP. Okvirno bi potrebna prosječna udaljenost između mjesta za opskrbu trebala bi biti približno 400 km.
- (47) Uvođenje mjesta za opskrbu UPP-om i SPP-om trebalo bi na odgovarajući način uskladiti s uvođenjem osnovne mreže TEN-T.
- (48) Primjeren broj javno dostupnih mjesta za opskrbu UPP-om i SPP-om trebalo bi uspostaviti do 31. prosinca 2025., barem uzduž osnovne mreže TEN-T koja će postojati na taj dan, a nakon tog datuma i u drugim dijelovima osnovne mreže TEN-T kada je do njih omogućen pristup vozilima.
- (49) S obzirom na rastuću raznolikost vrsta goriva za motorizirana vozila i istovremeni stalni rast cestovne mobilnosti građana u cijeloj Uniji, potrebno je korisnicima vozila pružiti jasne i lako razumljive informacije o gorivima na postajama za punjenje te o sukladnosti njihovoga vozila s različitim gorivima ili mjestima za punjenje na tržištu Unije, ne dovodeći pritom u pitanje Direktivu 2009/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾. Države članice bi trebale imati mogućnost odlučiti provoditi takve mjere informiranja u pogledu vozila u prometu.
- (50) Ako ne postoji europska norma za određeno alternativno gorivo, države članice trebale bi moći koristiti druge norme za informiranje korisnika i označavanje.

⁽¹⁾ Direktiva 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o kopnenom prijevozu opasnih tvari (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.).

⁽²⁾ Direktiva 2006/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o utvrđivanju tehničkih pravila za plovila unutarnje plovidbe i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 82/714/EEZ (SL L 389, 30.12.2006., str. 1.).

⁽³⁾ Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ (SL L 188, 18.7.2009., str. 1.).

⁽⁴⁾ Direktiva 2009/30/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o izmjeni Direktive 98/70/EZ u pogledu specifikacije benzina, dizelskoga goriva i plinskog ulja i uvođenju mehanizma praćenja i smanjivanja emisija stakleničkih plinova, o izmjeni Direktive Vijeća 1999/32/EZ u pogledu specifikacije goriva koje se koristi na plovilima na unutarnjim plovničkim putovima i stavljanju izvan snage Direktive 93/12/EEZ (SL L 140, 5.6.2009., str. 88.).

- (51) Jednostavne i lako usporedive informacije o cijenama različitih goriva mogle bi imati važnu ulogu pri omogućavanju korisnicima vozila da lakše procijene relativni trošak pojedinačnih goriva dostupnih na tržištu. Stoga bi, pri iskazivanju cijena goriva na postajama za opskrbu gorivom, a posebno kada je riječ o prirodnom plinu i vodiku, trebalo biti moguće u informativne svrhe iskazati jediničnu cijenu u usporedbi s konvencionalnim gorivima, kao što je „odgovara 1 litri benzina”.
- (52) S obzirom na rastuću raznolikost vrsta goriva za motorizirana vozila, potrebno je korisnicima vozila pružiti podatke u pogledu lokacije javno dostupnih mjesta za punjenje i opskrbu za alternativna goriva koje su obuhvaćene ovom Direktivom. Stoga, ako poduzeća ili internetske stranice pružaju te informacije, one bi trebale biti dostupne svim korisnicima na otvorenoj i nediskriminirajućoj osnovi.
- (53) Za oblikovanje na činjenicama utemeljenih politika na svim razinama, posebno je važno prikupljati najbolju praksu i usklađene podatke u okviru aktivnosti praćenja, kao što su „Portal o čistim vozilima” i „Europski opservatorij za elektromobilnost”.
- (54) Ključne informacije o raspoloživosti mjesta za punjenje i opskrbu te sve druge informacije potrebne za mobilnost širom Unije trebalo bi, prema potrebi, uključiti u usluge pružanja informacija o prometu i putovanju kao dio pametnog prometnog sustava.
- (55) Kako bi se osigurala prilagodba odredaba ove Direktive razvoju tržišta i tehničkom napretku, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s tehničkim specifikacijama mjesta za punjenje i opskrbu te odgovarajućim normama. Posebno je važno da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na razini stručnjaka. Prilikom pripreme i izrade delegiranih akata, Komisija bi trebala osigurati da se relevantni dokumenti Europskom parlamentu i Vijeću dostavljaju istodobno, na vrijeme i na primjeren način.
- (56) Međunarodna pomorska organizacija (IMO) oblikuje jedinstvene i međunarodno priznate sigurnosne i ekološke norme za pomorski promet. S obzirom na globalnu prirodu pomorskog prometa trebalo bi izbjegavati neusklađenosti s međunarodnim normama. Unija bi stoga trebala osigurati da tehničke specifikacije za pomorski promet, koje su donesene na temelju ove Direktive, budu usklađene s međunarodnim pravilima koja je donio IMO.
- (57) Tehničke specifikacije za interoperabilnost mjesta za punjenje i opskrbu trebale bi biti utvrđene u okviru europskih ili međunarodnih normi. ESO-i bi trebali donijeti europske norme u skladu s člankom 10. Uredbe (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾, te bi se, prema potrebi, te norme trebale temeljiti na postojećim međunarodnim normama ili tekućem razvoju međunarodne normizacije. Za norme koje još nisu donesene, rad bi se trebao temeljiti na normama koje se tek razvijaju: „Smjernice za sustave i instalacije za opskrbu brodova UPP-om kao gorivom” (ISO/DTS18638), „Postaje za opskrbu prirodnim plinom – postaje za opskrbu vozila UPP-om” (ISO/DIS-16924) i „Postaje za opskrbu prirodnim plinom – postaje za opskrbu vozila SPP-om” (ISO/DIS-16923).. Komisija bi trebala biti ovlaštena da putem delegiranih akata ažurira upućivanja na tehničke specifikacije navedene u europskim ili međunarodnim normama.
- (58) Prilikom primjene ove Direktive, Komisija bi se trebala savjetovati s relevantnim skupinama stručnjaka, uključujući barem s europskom skupinom stručnjaka za buduća transportna goriva, koju čine stručnjaci iz industrije i civilnog društva, kao i s udruženom skupinom stručnjaka za promet i okoliš koja okuplja stručnjake iz država članica.
- (59) Komisija je osnovala skupinu stručnjaka pod nazivom „Europski forum za održivu plovidbu (ESSF)” kako bi navedena skupina pomogla Komisiji pri provedbi aktivnosti Unije u području održivosti pomorskog prometa. Podskupina o morskom UPP-u osnovana je u okviru ESSF-a s mandatom da ESSF-u predloži razvoj normi ili propisa za morski UPP kao brodsko gorivo, kojima bi bili obuhvaćeni tehnički, operativni, sigurnosni, zaštitni, obrazovni i okolišni aspekti skladištenja (eng. *bunkering*) UPP-a. Europski odbor za izradu tehničkih normi (CESTE) također je

⁽¹⁾ Uredba (EU) br. 1025/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2012. o europskoj normizaciji, o izmjeni direktiva Vijeća 89/686/EEZ i 93/15/EEZ i direktiva 94/9/EZ, 94/25/EZ, 95/16/EZ, 97/23/EZ, 98/34/EZ, 2004/22/EZ, 2007/23/EZ, 2009/23/EZ i 2009/105/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Odluke Vijeća 87/95/EEZ i Odluke br. 1673/2006/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 316, 14.11.2012., str. 12.).

osnovan kako bi se bavio tehničkim normama u području plovidbe unutarnjim vodnim putovima. Posebno je važno da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući ESSF i CESTE, prije nego donese delegirane akte o zahtjevima za skladištenje (eng. *bunkering*) UPP-a, uključujući s time povezane sigurnosne aspekte.

- (60) Središnje povjerenstvo za plovidbu Rajnom (CCNR) međunarodna je organizacija koja se bavi rješavanjem svih pitanja koja se tiču plovidbe unutarnjim vodnim putovima. Povjerenstvo za Dunav međunarodna je međuvladina organizacija koja pruža i razvija slobodnu plovidbu Dunavom. Posebno je važno da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući CCNR i Povjerenstvo za Dunav prije nego donese delegirane akte o unutarnjim vodnim putovima.
- (61) Kada stručnjaci, koji pritom djeluju kao skupina stručnjaka, proučavaju pitanja povezana s ovom Direktivom koja se ne odnose na njezinu provedbu ili na povrede Direktive, Europskom parlamentu trebalo bi pružiti cjelovite informacije i dokumentaciju te, prema potrebi, uputiti poziv da prisustvuje relevantnim sastancima.
- (62) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti za utvrđivanje zajedničkih postupaka i specifikacija trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁾.
- (63) Kako bi se osiguralo da alternativna goriva za promet budu odgovarajuće kvalitete za uporabu u motorima postojeće tehnologije i motorima buduće tehnologije te da oni nude visoku razinu okolišne učinkovitosti s obzirom na emisije CO₂ i druge emisije onečišćujućih tvari, Komisija bi trebala pratiti njihovo uvođenje na tržište. U tu svrhu Komisija bi trebala, ako je to potrebno, predložiti potrebne pravne mjere radi osiguravanja usklađene visoke razine kvalitete goriva u cijeloj Uniji.
- (64) Kako bi se ostvarila najšira moguća uporaba alternativnih goriva za promet i istovremeno osigurala tehnološka neutralnost te radi promicanja održive električne mobilnosti u cijeloj Uniji, Komisija bi trebala, ako to smatra primjerenim, poduzeti prikladne mjere kao što su donošenje Akcijskog plana za provedbu strategije utvrđene u Komunikaciji pod nazivom „Čista energija za promet: europska strategija za alternativna goriva”. U tu svrhu Komisija bi mogla uzeti u obzir pojedinačne potrebe tržišta i njegov razvoj u državama članicama.
- (65) S obzirom na to da cilj ove Direktive, odnosno promicanje širokog razvoja tržišta alternativnih goriva, ne mogu dostatno ostvariti države članice pojedinačno, nego se zbog potrebe djelovanja radi zadovoljavanja potražnje za kritičnom masom vozila na alternativna goriva i potrebe za troškovno učinkovitim razvojem od strane europske industrije te potrebe za omogućavanjem prometovanja vozilima na alternativna goriva širom Unije, on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Predmet

Ovom Direktivom utvrđuje se zajednički okvir mjera za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva u Uniji kako bi se na najmanju moguću mjeru smanjila ovisnost o nafti i ublažio negativni utjecaj prometa na okoliš. Ovom se Direktivom utvrđuju se minimalni zahtjevi za izgradnju infrastrukture za alternativna goriva, uključujući mjesta za punjenje električnih vozila i mjesta za opskrbu prirodnim plinom (UPP i SPP) i vodikom, koji se provode putem nacionalnih okvira politika država članica, kao i zajedničke tehničke specifikacije za takva mjesta za punjenje i opskrbu te zahtjeve za informiranje korisnika.

⁽¹⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „Alternativna goriva” znači goriva ili izvori energije koji služe, barem djelomično, kao nadomjestak za izvore fosilnih goriva u opskrbi prometa energijom i koji imaju potencijal doprinijeti dekarbonizaciji prometnog sustava te poboljšati okolišnu učinkovitost prometnog sektora. Između ostalog uključuju:
 - električnu energiju,
 - vodik,
 - biogoriva kako su definirana u članku 2. točki (i) Direktive 2009/28/EZ,
 - sintetička i parafinska goriva,
 - prirodni plin, uključujući bioplina, u plinovitom (stlačeni prirodni plin – SPP) i ukapljenom obliku (ukapljeni prirodni plin – UPP) te
 - ukapljeni naftni plin (UNP);
2. „Električno vozilo” znači motorno vozilo opremljeno sustavom za prijenos snage koje sadrži barem jedan neperiferni električni uređaj kao pretvornik energije s električnim sustavom za pohranu energije s mogućnošću ponovnog punjenja, koji je moguće puniti eksterno;
3. „Mjesto za punjenje” znači sučelje putem kojeg je u danom trenutku moguće puniti jedno električno vozilo ili zamijeniti bateriju jednog električnog vozila;
4. „Mjesto za punjenje male snage” znači mjesto za punjenje koja omogućuje transfer električne energije na električno vozilo snage jednake ili manje od 22 kW, osim uređaja snage manje ili jednake 3,7 kW koji su instalirani u privatnim kućanstvima ili čija primarna namjena nije punjenje električnih vozila te koji nisu dostupni javnosti;
5. „Mjesto za punjenje visoke snage” znači mjesto za punjenje koje omogućuje transfer električne energije na električno vozilo snage veće od 22 kW;
6. „Opskrba električnom energijom s kopna” znači opskrba električnom energijom s kopna, putem standardiziranog sučelja, morskog plovila ili plovila na unutarnjim vodnim putovima koje se nalazi na privezu;
7. „Javno dostupno mjesto za punjenje ili opskrbu” znači mjesto za punjenje ili opskrbu na kojoj se pruža opskrba alternativnim gorivom i koja korisnicima širom Unije omogućuje nediskriminirajući pristup. Nediskriminirajući pristup može uključivati različite mogućnosti autentifikacije, uporabe i plaćanja;
8. „Mjesto za opskrbu” znači objekt za opskrbu bilo kojim gorivom, uz iznimku UPP-a, putem fiksne ili mobilne instalacije;
9. „Mjesto za opskrbu UPP-om” znači objekt za opskrbu UPP-om koji se sastoji bilo od fiksnog ili mobilnog objekta, objekta na moru ili drugih sustava.

Članak 3.

Nacionalni okviri politike

1. Svaka država članica donosi nacionalni okvir politike za razvoj tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru i za postavljanje odgovarajuće infrastrukture. Taj okvir sadrži najmanje sljedeće elemente:
 - procjenu trenutnog stanja i budućeg razvoja tržišta što se tiče alternativnih goriva u prometnom sektoru, uključujući u vezi s njihovom mogućom istovremenom i kombiniranom uporabom te razvojem infrastrukture za alternativna goriva, uzimajući pritom u obzir, kada je to moguće, neprekinutu prekograničnu pokrivenost;

- nacionalne pojedinačne i skupne ciljeve na temelju članka 4. stavka 1., članka 4. stavka 5., članka 6. stavaka 1., 2., 3., 4., 6., 7. i 8. te, prema potrebi, članka 5. stavka 1., za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva. Ti nacionalni pojedinačni i skupni ciljevi utvrđuju se i mogu se revidirati na temelju procjene potražnje na regionalnoj ili nacionalnoj razini ili na razini Unije, pri čemu treba osigurati usklađenost s minimalnim infrastrukturnim zahtjevima određenima u ovoj Direktivi;
 - mjere potrebne za ostvarivanje nacionalnih pojedinačnih i skupnih ciljeva sadržanih u nacionalnom okviru politike;
 - mjere kojima se može promicati postavljanje infrastrukture za alternativna goriva u sklopu usluga javnoga prijevoza;
 - određivanje gradskih/prigradskih aglomeracija, drugih gusto naseljenih područja i mreža koje, u skladu s potrebama tržišta, trebaju biti opremljene javno dostupnim mjestima za punjenje u skladu s člankom 4. stavkom 1.;
 - određivanje gradskih/prigradskih aglomeracija, drugih gusto naseljenih područja i mreža koje, u skladu s potrebama tržišta, trebaju biti opremljene mjestima za opskrbu SPP-om u skladu s člankom 6. stavkom 7.;
 - procjenu potrebe za instaliranjem mjesta za opskrbu UPP-om u lukama izvan osnovne mreže TEN-T;
 - razmatranje potrebe za uvođenjem opskrbe električnom energijom u zračnim lukama za avione u mirovanju.
2. Države članice osiguravaju da se nacionalnim okvirima politike uzmu u obzir potrebe različitih vrsta prometa koje postoje na njihovu državnom području, uključujući one za koje postoji ograničena raspoloživost alternativna fosilnim gorivima.
3. Nacionalnim okvirima politike uzimaju se u obzir, prema potrebi, interesi regionalnih i lokalnih tijela vlasti, kao i interesi zainteresiranih dionika.
4. Države članice prema potrebi surađuju, putem savjetovanja ili zajedničkih okvira politika, kako bi osigurale dosljednost i usklađenost mjera potrebnih za ostvarivanje ciljeva ove Direktive.
5. Mjere potpore infrastrukturi za alternativna goriva provode se u skladu s pravilima o državnim potporama iz UFEU-a.
6. Nacionalni okviri politike usklađeni su sa zakonodavstvom Unije o zaštiti okoliša i klime koje je na snazi.
7. Države članice obavješćuju Komisiju o svojim nacionalnim okvirima politike 18. studenog 2016.
8. Na temelju nacionalnih okvira politike Komisija objavljuje i redovito ažurira informacije o nacionalnim pojedinačnim i skupnim ciljevima koje je predložila svaka država članica u vezi s:
- brojem javno dostupnih mjesta za punjenje;
 - brojem mjesta za opskrbu UPP-om u morskim lukama i lukama unutarnjih voda;
 - brojem javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila UPP-om;
 - brojem javno dostupnih mjesta za opskrbu motornih vozila SPP-om;
- Prema potrebi objavljuju se i informacije o sljedećem:
- javno dostupnim mjestima za opskrbu vodikom;
 - infrastrukturi za opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama unutarnjih voda;
 - infrastrukturi za opskrbu električnom energijom za avione u mirovanju.
9. Komisija pomaže državama članicama pri izvješćivanju o nacionalnim okvirima politike putem smjernica iz članka 10. stavka 4., procjenjuje usklađenost nacionalnih okvira politike na razini Unije i pomaže državama članicama u postupku suradnje predviđenom u stavku 4 ovog članka.

Članak 4.

Opskrba prometa električnom energijom

1. Države članice putem nacionalnih okvira politike osiguravaju da se do 31. prosinca 2020. uspostavi primjereni broj javno dostupnih mjesta za punjenje kako bi se osiguralo da električna vozila mogu prometovati barem u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima te, prema potrebi, u okviru mreža koje određuju države članice. Broj takvih mjesta za punjenje utvrđuje se uzimajući u obzir, između ostalog, procjenu broja do kraja 2020. registriranih električnih vozila, kako je naznačeno u njihovim nacionalnim okvirima politike te najbolju praksu i preporuke koje je izdala Komisija. U obzir se, prema potrebi, uzimaju posebne potrebe u vezi s instaliranjem javno dostupnih mjesta za punjenje na postajama javnog prijevoza.

2. Komisija procjenjuje primjenu zahtjeva iz stavka 1. i, prema potrebi te uzimajući u obzir razvoj tržišta električnih vozila, podnosi prijedlog izmjene ove Direktive kako bi se osiguralo da do 31. prosinca 2025. u svakoj državi članici, i to barem na osnovnoj mreži TEN-T, u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima budu postavljene dodatne javno dostupna mjesta za punjenje.

3. Države članice u svojim nacionalnim okvirima politike također poduzimaju mjere za poticanje i olakšavanje postavljanja mjesta za punjenje koja nisu dostupna javnosti.

4. Države članice osiguravaju da mjesta za punjenje male snage za električna vozila, s iznimkom bežičnih ili indukcijskih jedinica, postavljene ili obnovljene od 18. studenog 2017., ispunjavaju barem tehničke specifikacije određene u Prilogu II. točki 1.1. i posebne sigurnosne zahtjeve koji su na snazi na nacionalnoj razini.

Države članice osiguravaju da mjesta za punjenje visoke snage za električna vozila, s iznimkom bežičnih ili indukcijskih jedinica, postavljene ili obnovljene od 18. studenog 2017., ispunjavaju barem tehničke specifikacije određene u Prilogu II. točki 1.2.

5. Države članice osiguravaju da se u njihovim nacionalnim okvirima politike procjenjuje potreba za opskrbom električnom energijom s kopna za plovila na unutarnjim vodnim putovima i morske brodove u morskim lukama, kao i lukama unutarnjih voda. Uspostava takve opskrbe električnom energijom s kopna u lukama osnovne mreže TEN-T i drugim lukama do 31. prosinca 2025. predstavlja prioritet, osim ako nema potražnje i ako su troškovi nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš.

6. Države članice osiguravaju da instalacije za opskrbu električnom energijom s kopna za pomorski promet, postavljene ili obnovljene od 18. studenog 2017., ispunjavaju tehničke specifikacije određene u Prilogu II. točki 1.7.

7. Pri punjenju električnih vozila na javno dostupnim mjestima za punjenje koriste se, ako je to tehnički izvedivo i gospodarski opravdano, inteligentni mjerni sustavi, kako su definirani u članku 2. točki 28. Direktive 2012/27/EU i ispunjavaju zahtjeve utvrđene u članku 9. stavku 2. te Direktive.

8. Države članice osiguravaju da operatori javno dostupnih mjesta za punjenje mogu, podložno pristanku opskrbljivača, slobodno nabavljati električnu energiju od svakog opskrbljivača električnom energijom iz Unije. Operatori mjesta za punjenje mogu kupcima pružati usluge punjenja električnih vozila na ugovornoj osnovi, uključujući u ime i za račun drugih pružatelja usluga.

9. Sva javno dostupna mjesta za punjenje korisnicima električnih vozila također pružaju mogućnost punjenja na *ad hoc* osnovi bez sklapanja ugovora s dotičnim opskrbljivačem električnom energijom ili operatorom.

10. Države članice osiguravaju da su cijene koje naplaćuju operatori javno dostupnih mjesta za punjenje opravdane, lako i jasno usporedive, pregledne i nediskriminirajuće.

11. Države članice osiguravaju da operatori distribucijskog sustava na nediskriminirajućoj osnovi surađuju sa svakom osobom koja postavlja ili upravlja javno dostupnim mjestima za punjenje.

12. Države članice osiguravaju da je pravnim okvirom dopušteno da opskrba električnom energijom mjesta za punjenje bude predmetom ugovora s opskrbljivačem koji ne mora biti subjekt koji električnom energijom opskrbljuje kućanstvo ili građevinu u kojem je smješteno takvo mjesto za punjenje.

13. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 1025/2012, Unija poduzima potrebne radnje kako bi odgovarajuće organizacije za normizaciju razvijale europske norme s detaljnim tehničkim specifikacijama za mjesta za bežično punjenje i zamjenu baterija za motorna vozila te za mjesta za punjenje motornih vozila kategorije L i električnih autobusa.

14. Komisija je u skladu s člankom 8. ovlaštena donositi delegirane akte kako bi:

- (a) nadopunila ovaj članak i Prilog II. točke 1.3., 1.4., 1.5., 1.6. i 1.8. kako bi zahtijevala usklađenost infrastrukture, koju treba postaviti ili obnoviti, s tehničkim specifikacijama sadržanima u europskim normama koje treba razviti na temelju stavka 13. ovog članka kada su odgovarajući ESO-i preporučili samo jedno tehničko rješenje s tehničkim specifikacijama koje su opisane u odgovarajućoj europskoj normi;
- (b) ažurirala upućivanja na norme iz tehničkih specifikacija iz Priloga II. točke 1., kada su te norme zamijenjene njihovim novim inačicama koje su donijele odgovarajuće organizacije za normizaciju.

Posebno je važno da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i prije donošenja navedenih delegiranih akata provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući stručnjake država članica.

Navedenim se delegiranim aktima osiguravaju prijelazna razdoblja od najmanje 24 mjeseca prije nego što u njima sadržane tehničke specifikacije ili izmjene tih specifikacija postanu obvezujuće za infrastrukturu koju treba postaviti ili obnoviti.

Članak 5.

Opskrba cestovnog prometa vodikom

1. Države članice koje odluče u svoje nacionalne okvire politike uključiti javno dostupna mjesta za opskrbu vodikom osiguravaju da do 31. prosinca 2025. bude raspoloživ odgovarajući broj takvih mjesta radi osiguravanja prometovanja motornih vozila na vodikov pogon, uključujući vozila na gorivne članke, u okviru mreža koje utvrde te države članice, uključujući, prema potrebi, prekogranične poveznice.

2. Države članice osiguravaju da javno dostupna mjesta za opskrbu vodikom, koja su postavljena ili obnovljena od 18. studenog 2017., ispunjavaju tehničke specifikacije iz Priloga II. točke 2.

3. Komisija je u skladu s člankom 8. ovlaštena donositi delegirane akte s ciljem ažuriranja upućivanja na norme iz tehničkih specifikacija određenih u Prilogu II. točki 2. kada su navedene norme zamijenjene njihovim novim inačicama koje su donijele odgovarajuće organizacije za normizaciju.

Posebno je važno da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i prije donošenja navedenih delegiranih akata provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući stručnjake država članica.

Navedenim se delegiranim aktima osiguravaju prijelazna razdoblja od najmanje 24 mjeseca prije nego što u njima sadržane tehničke specifikacije ili izmjene tih specifikacija postanu obvezujuće za infrastrukturu koju treba postaviti ili obnoviti.

Članak 6.

Opskrba prometa prirodnim plinom

1. Države članice putem svojih nacionalnih okvira politike osiguravaju da se u morskim lukama do 31. prosinca 2025. postavi odgovarajući broj mjesta za opskrbu UPP-om kako bi se plovilima na unutarnjim vodnim putovima ili morskim brodovima omogućilo prometovanje u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T. Države članice, prema potrebi, surađuju sa susjednim državama članicama kako bi se osigurala odgovarajuća pokrivenost osnovne mreže TEN-T.

2. Države članice putem svojih nacionalnih okvira politike osiguravaju da se u lukama unutarnjih voda do 31. prosinca 2030. postavi odgovarajući broj mjesta za opskrbu UPP-om kako bi se plovilima na unutarnjim vodnim putovima ili morskim brodovima omogućilo prometovanje u cijeloj osnovnoj mreži TEN-T. Države članice, prema potrebi, surađuju sa susjednim državama članicama kako bi se osigurala odgovarajuća pokrivenost osnovne mreže TEN-T.

3. Države članice u svojim nacionalnim okvirima politike određuju morske luke i luke unutarnjih voda koje trebaju osigurati pristup mjestima za opskrbu UPP-om iz stavaka 1. i 2. pri čemu također uzimaju u obzir stvarne potrebe tržišta.

4. Države članice putem svojih nacionalnih okvira politike osiguravaju da se do 31. prosinca 2025. postavi odgovarajući broj mjesta za opskrbu UPP-om dostupnih javnosti, barem uzduž postojeće osnovne mreže TEN-T kako bi se osiguralo da teška motorna vozila na UPP mogu prometovati u cijeloj Uniji, ako postoji potražnja i osim ako troškovi nisu nerazmjerni u odnosu na koristi, uključujući koristi za okoliš.

5. Komisija procjenjuje primjenu zahtjeva iz stavka 4. i, prema potrebi te uzimajući u obzir tržište teških motornih vozila na UPP, podnosi prijedlog izmjene ove Direktive kako bi do 31. prosinca 2027. osigurala da u svakoj državi članici bude postavljen primjeren broj javno dostupnih mjesta za opskrbu UPP-om.

6. Države članice osiguravaju da na njihovom državnom području bude raspoloživ primjeren distribucijski sustav za UPP, uključujući objekte za pretovar tereta iz cisterni s UPP-om, kako bi se opskrbljivala mjesta za opskrbu iz stavaka 1., 2. i 4. Odstupajući od navedenog, susjedne države članice mogu u kontekstu svojih nacionalnih okvira politike udružiti kapacitete u svrhu ispunjavanja ovog zahtjeva. Sporazumi o udruživanju kapaciteta podliježu obvezama izvješćivanja od strane država članica u okviru ove Direktive.

7. Države članice putem svojih nacionalnih okvira politike osiguravaju da se do 31. prosinca 2020. uspostavi primjeren broj javno dostupnih mjesta za punjenje SPP-om kako bi se osiguralo, u skladu s člankom 3. stavkom 1. alinejom 6., da motorna vozila na SPP mogu prometovati barem u gradskim/prigradskim aglomeracijama i drugim gusto naseljenim područjima te, prema potrebi, u okviru mreža koje odrede države članice.

8. Države članice putem svojih nacionalnih okvira politike osiguravaju da se do 31. prosinca 2025. uspostavi primjeren broj javno dostupnih mjesta za opskrbu SPP-om, barem uzduž postojeće osnovne mreže TEN-T, kako bi se osiguralo da motorna vozila na UPP mogu prometovati u cijeloj Uniji.

9. Države članice osiguravaju da mjesta za opskrbu motornih vozila SPP-om, koja su postavljena ili obnovljena od 18. studenog 2017., ispunjavaju tehničke specifikacije iz Priloga II. točke 3.4.

10. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 1025/2012, Unija poduzima potrebne radnje kako bi odgovarajuće europske ili međunarodne organizacije za normizaciju razvile norme, uključujući detaljne tehničke specifikacije za:

(a) mjesta za opskrbu UPP-om za pomorski promet i promet unutarnjim vodnim putovima;

(b) mjesta za opskrbu motornih vozila UPP-om i SPP-om.

11. Komisija je u skladu s člankom 8. ovlaštena donositi delegirane akte kako bi:

(a) nadopunila ovaj članak i Prilog II. točke 3.1., 3.2. i 3.4., kako bi zahtijevala usklađenost infrastrukture, koju treba postaviti ili obnoviti, s tehničkim specifikacijama sadržanima u normama koje treba razviti na temelju stavka 10. točaka (a) i (b) ovog članka, kada su odgovarajući ESO-i preporučili samo jedno tehničko rješenje s tehničkim specifikacijama koje su opisane u odgovarajućoj europskoj normi, i prema potrebi, sukladno odgovarajućim međunarodnim normama;

(b) ažurirala upućivanja na norme iz tehničkih specifikacija koje su određene ili trebaju biti određene u Prilogu II. točki 3. kada su navedene norme zamijenjene njihovim novim inačicama koje su donijele odgovarajuće organizacije za normizaciju.

Posebno je važno da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i prije donošenja navedenih delegiranih akata provede savjetovanja sa stručnjacima, uključujući stručnjake država članica.

Navedenim se delegiranim aktima osiguravaju prijelazna razdoblja od najmanje 24 mjeseca prije nego što u njima sadržane tehničke specifikacije ili izmjene tih specifikacija postanu obvezujuće za infrastrukturu koju treba postaviti ili obnoviti.

12. Kada ne postoji norma koja sadrži detaljne tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu UPP-om za pomorski promet i promet unutarnjim vodnim putovima iz stavka 10. točke (a), a posebno kada ne postoje specifikacije u vezi sa skladištenjem UPP-a, Komisija je, u skladu s člankom 8. te uzimajući u obzir tekući rad u okviru IMO-a, CCNR-a, Dunavske komisije i drugih odgovarajućih međunarodnih foruma, ovlaštena donositi delegirane akte za utvrđivanje:

- zahtjeva za sučelja za prijenos spremnika za UPP u pomorskom prometu i prometu unutarnjim vodnim putovima;
- zahtjeva povezanih sa sigurnosnim aspektima postupaka čuvanja i skladištenja UPP-a na kopnu za pomorski promet i promet unutarnjim vodnim putovima.

Posebno je važno da Komisija slijedi svoju uobičajenu praksu i prije donošenja navedenih delegiranih akata provede savjetovanja s odgovarajućim skupinama stručnjaka za pomorski promet i promet unutarnjim vodnim putovima, uključujući stručnjake nacionalnih pomorskih tijela ili tijela nadležnih za unutarnje vodne putove.

Članak 7.

Informacije za korisnike

1. Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2009/30/EZ, države članice osiguravaju pristup odgovarajućim, dosljednim i jasnim informacijama o onim motornim vozilima koja je moguće redovito puniti individualnim vrstama goriva uveđenima na tržište ili ih napuniti na mjestima za punjenje. Takve informacije stavljaju se na raspolaganje u sklopu uputa za uporabu motornih vozila, na mjestima za punjenje i opskrbu, na motornim vozilima i u zastupstvima za motorna vozila na njihovu državnom području. Navedeni se zahtjev primjenjuje na sva motorna vozila i njihove upute za uporabu ako su stavljena na tržište nakon 18. studenog 2016.

2. Pružanje informacija iz stavka 1. temelji se na odredbama o označivanju usklađenosti goriva s normama ESO-a koji utvrđuju tehničke specifikacije za goriva. Kada se takve norme odnose na grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, grafički prikaz je jednostavan, lako razumljiv i postavljen na jasno vidljiv način:

- (a) na odgovarajućim crpkama i njihovim mlaznicama na svim mjestima za opskrbu, od datuma uvođenja gorivâ na tržište;
- (b) na poklopcima spremnika za gorivo motornih vozila za koja je određeno gorivo preporučeno i prikladno ili u neposrednoj blizini poklopca spremnika za goriva te u uputama za uporabu motornih vozila, kada se takva motorna vozila uvode na tržište nakon 18. studenog 2016.

3. Pri iskazivanju cijena goriva na postaji za opskrbu gorivom, a posebno kada se radi o prirodnom plinu i vodiku, prema potrebi se u informativne svrhe iskazuje usporedba između odgovarajućih jediničnih cijena. Prikazom tih informacija ne smije se zavarati ili zbuniti korisnika.

Radi povećanja osviještenosti potrošača i dosljednog omogućavanja transparentnosti cijena goriva u cijeloj Uniji, Komisija je ovlaštena donijeti, putem provedbenih akata, zajedničku metodologiju za usporedbu jediničnih cijena alternativnih goriva.

4. Kada norme ESO-a kojima se utvrđuju tehničke specifikacije goriva ne uključuju odredbe o označivanju usklađenosti s normama o kojima je riječ ili kada se odredbe o označivanju ne odnose na grafički prikaz, uključujući sheme kodiranja bojom, ili kada odredbe o označivanju nisu prikladne za ispunjavanje ciljeva ove Direktive, Komisija može, u svrhu jedinstvene provedbe stavaka 1. i 2., dati ESO-ima mandat za razvoj specifikacija za označivanje usklađenosti ili može donijeti provedbene akte kojima se određuje grafički prikaz, uključujući shemu kodiranja bojom, usklađenosti goriva koja su uvedena na tržište Unije i koja prema procjeni Komisije dosežu razinu od 1 % ukupnog obujma prodaje u više od jedne države članice.

5. Ako se ažuriraju odredbe o označivanju odgovarajućih normi ESO-va, ako se donosu provedbeni akti u vezi s označivanjem ili ako se, prema potrebi, razviju nove norme ESO-va za alternativna goriva, odgovarajući zahtjevi u vezi s označivanjem primjenjuju se na sva mjesta za punjenje i opskrbu te motorna vozila registrirana na državnom području država članica 24 mjeseca nakon njihovog ažuriranja ili donošenja, ovisno o slučaju.

6. Provedbeni akti iz ovog članka donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9. stavka 2.

7. Ako su raspoloživi podaci u kojima je naznačena lokacija javno dostupnih mjesta za opskrbu i punjenje alternativnim gorivima obuhvaćenima ovom Direktivom, države članice osiguravaju svim korisnicima pristup tim podacima na otvorenoj i nediskriminirajućoj osnovi. Takvi podaci o mjestima za punjenje mogu, ako su raspoloživi, uključivati informacije o raspoloživosti u stvarnom vremenu, kao i povijesne informacije o punjenju te informacije o punjenju u stvarnom vremenu.

Članak 8.

Izvršavanje ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članaka 4., 5. i 6. dodjeljuju se Komisiji na razdoblje od pet godina, počevši od 17. studenog 2014. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članaka 4., 5. i 6. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv proizvodi učinke dan nakon objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
5. Delegirani akt donesen na temelju članaka 4., 5. i 6. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne ulože nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće uložiti prigovore. Taj se rok produljuje za tri mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 9.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Prilikom upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Kada odbor ne da nikakvo mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta te se primjenjuje članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Ako se mišljenje odbora mora dobiti na temelju pisanog postupka, navedeni postupak završava bez rezultata kada to u roku za davanje mišljenja odluči predsjednik odbora ili to zahtijeva obična većina članova odbora.

Članak 10.

Izvješćivanje i preispitivanje

1. Svaka država članica Komisiji podnosi izvješće o provedbi svojeg nacionalnog okvira politike do 18. studenog 2019. i potom svake tri godine. Ta izvješća obuhvaćaju informacije pobrojane u Prilogu I. i, prema potrebi, uključuju odgovarajuće obrazloženje u pogledu razine ispunjenosti nacionalnih pojedinačnih i skupnih ciljeva iz članka 3. stavka 1.

2. Do 18. studenog 2017., Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o procjeni nacionalnih okvira politike i njihove usklađenosti na razini Unije, uključujući evaluaciju razine ispunjenosti nacionalnih pojedinačnih i skupnih ciljeva iz članka 3. stavka 1.

3. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o primjeni ove Direktive svake tri godine s učinkom od 18. studenog 2020.

Izvješće Komisije sadrži sljedeće elemente:

- procjenu djelovanja koja su poduzele države članice;
- procjenu učinaka ove Direktive na razvoj tržišta u pogledu infrastrukture za alternativna goriva i njezinog doprinosa tržištu alternativnih goriva za promet kao i njezinog utjecaja na gospodarstvo i okoliš;
- informacije o tehničkom napretku i razvoju tržišta u pogledu alternativnih goriva u prometnom sektoru i za odgovarajuću infrastrukturu obuhvaćenu ovom Direktivom te za bilo koje drugo alternativno gorivo.

Komisija može iznijeti primjere najbolje prakse i dati odgovarajuće preporuke.

Komisija u izvješću također procjenjuje zahtjeve i datume određene u ovoj Direktivi u pogledu izgradnje infrastrukture i provedbe specifikacija, pri čemu se uzimaju u obzir tehnički, gospodarski i tržišni razvoj odgovarajućih alternativnih goriva te se izvješću, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.

4. Komisija donosi smjernice o izvješćivanju od strane država članica o elementima pobrojanim u Prilogu I.

5. Komisija do 31. prosinca 2020. preispituje provedbu ove Direktive i, prema potrebi, podnosi prijedlog njezine izmjene utvrđivanjem novih zajedničkih tehničkih specifikacija za infrastrukturu za alternativna goriva u okviru područja primjene ove Direktive.

6. Komisija do 31. prosinca 2018., ako to smatra potrebnim, donosi Akcijski plan za provedbu strategije utvrđene u Komunikaciji pod nazivom „Čista energija za promet: europska strategija za alternativna goriva” kako bi postigla najširu moguću uporabu alternativnih goriva u prometu, istovremeno osiguravajući tehnološku neutralnost, te kako bi promicala održivu električnu mobilnost u cijeloj Uniji. U tu svrhu Komisija može uzeti u obzir pojedinačne potrebe tržišta i njegov razvoj u državama članicama.

Članak 11.

Prenošenje

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 18. studenog 2016. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.
2. Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.
3. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 12.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 13.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 22. listopada 2014.

Za Europski parlament
Predsjednik
M. SCHULZ

Za Vijeće
Predsjednik
B. DELLA VEDOVA

PRILOG I.

IZVJEŠĆE

Izvjeshće sadrži opis mjera koje država članica poduzima kao potporu izgradnji infrastrukture za alternativna goriva. Ovo izvješće uključuje najmanje sljedeće elemente:

1. Pravne mjere

Informacije o pravnim mjerama koje se mogu sastojati od zakonodavnih, regulatornih ili administrativnih mjera za potporu izgradnji infrastrukture za alternativna goriva, kao što su građevinske dozvole, dozvole za parkirališta, certificiranje okolišne učinkovitosti za poduzeća i koncesije za postaje za opskrbu gorivom.

2. Mjere politike za potporu provedbi nacionalnog okvira politike

Informacije o navedenim mjerama uključuju sljedeće elemente:

- izravne poticaje za kupnju prijevoznih sredstava na alternativna goriva ili za izgradnju infrastrukture;
- raspoloživost poreznih poticaja za promicanje prometnih sredstava na alternativna goriva i odgovarajuće infrastrukture;
- uporabu javne nabave u svrhu potpore alternativnim gorivima, uključujući zajedničku nabavu;
- nefinancijske poticaje na strani potražnje, primjerice povlašteni pristup područjima ograničenog pristupa, politika parkiranja i namjenske prometne trake;
- razmatranje potrebe za mjesta za punjenje avionskim gorivom iz obnovljivih izvora u zračnim lukama u okviru osnovne mreže TEN-T;
- tehničke i administrativne postupke i zakonodavstvo u vezi s odobrenjem opskrbe alternativnim gorivima kako bi se olakšao postupak odobravanja.

3. Potpora za postavljanje i proizvodnju

Godišnja proračunska sredstva dodijeljena za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva, razvrstana prema alternativnom gorivu i vrsti prometa (cestovni, željeznički, vodni i zračni).

Godišnja proračunska sredstva dodijeljena za potporu proizvodnim pogonima za tehnologije alternativnih goriva, razvrstana prema alternativnom gorivu i vrsti prometa.

Razmatranje mogućih posebnih potreba u početnoj fazi postavljanja infrastruktura za alternativna goriva.

4. Istraživanje, tehnološki razvoj i prikazne aktivnosti

Godišnja proračunska sredstva dodijeljena za potporu istraživanju, tehnološkom razvoju i prikaznim aktivnostima u vezi s alternativnim gorivima, razvrstana prema gorivu i vrsti prometa.

5. Ciljevi

- procjena očekivanog broja vozila na alternativna goriva do 2020., 2025. i 2030.;
- razina ostvarenosti nacionalnih skupnih ciljeva za uporabu alternativnih goriva u raznim vrstama prometa (cestovni, željeznički, vodni i zračni);
- razina ostvarenosti nacionalnih pojedinačnih ciljeva u svakoj godini za postavljanje infrastrukture za alternativna goriva za razne vrste prometa;
- informacije o metodologiji za razmatranje učinkovitosti punjenja mjesta za punjenje visoke snage.

6. Razvoj infrastrukture za alternativna goriva

Promjene u ponudi (dodatni kapacitet infrastrukture) i potražnji (stvarno korišteni kapacitet).

PRILOG II.

TEHNIČKE SPECIFIKACIJE

1. Tehničke specifikacije za mjesta za punjenje**1.1. Mjesta za punjenje motornih vozila male snage**

Mjesta za punjenje motornih vozila izmjeničnom strujom (AC) male snage su zbog interoperabilnosti opremljene najmanje utičnicama ili priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi EN62196-2. Te utičnice moguće je opremiti dodatnim elementima kao što su mehanički zatvarači pri čemu se zadržava kompatibilnost s tipom 2.

1.2. Mjesta za punjenje motornih vozila visoke snage

Mjesta za punjenje motornih vozila izmjeničnom strujom (AC) visoke snage su zbog interoperabilnosti opremljene barem utičnicama ili priključcima za vozila tipa 2 sukladno normi EN62196-2.

Mjesta za punjenje motornih vozila istosmjernom strujom (DC) visoke snage su zbog interoperabilnosti opremljene najmanje priključcima kombiniranog sustava za punjenje sukladno normi EN62196-3.

1.3. Bežične mjesta za punjenje motornih vozila**1.4. Zamjena baterija za motorna vozila****1.5. Mjesta za punjenje motornih vozila kategorije L****1.6. Mjesta za punjenje električnih autobusa****1.7. Opskrba električnom energijom s kopna za morske brodove**

Opskrba električnom energijom s kopna za morske brodove, uključujući dizajn, instaliranje i testiranje sustava, mora biti u skladu s tehničkim specifikacijama norme IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Opskrba električnom energijom s kopna za plovila na unutarnjim vodnim putovima**2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu motornih vozila vodikom**

2.1. Vanjska mjesta za opskrbu plinovitim vodikom koji se koristi kao gorivo za motorna vozila moraju biti u skladu s tehničkim specifikacijama ISO/TS 20100 za opskrbu plinovitim vodikom.

2.2. Čistoća vodika dostupnog na mjestima za opskrbu vodikom mora biti u skladu s tehničkim specifikacijama iz norme ISO 14687-2.

2.3. Mjesta za opskrbu vodikom koriste algoritme i opremu za punjenje koji moraju biti u skladu sa specifikacijom ISO/TS 20100 za opskrbu plinovitim vodikom.

2.4. Priključci za opskrbu motornih vozila plinovitim vodikom moraju biti u skladu s normom ISO 17268 za priključke za opskrbu motornih vozila plinovitim vodikom.

3. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu prirodnim plinom

3.1. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu UPP-om za plovila na unutarnjim vodnim putovima ili morske brodove

3.2. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu UPP-om za motorna vozila

3.3. Tehničke specifikacije za priključke/posude za SPP

Priključci/posude za SPP moraju biti u skladu s UN ECE Uredbom br. 110 (u vezi s ISO 14469, dio I. i dio II.).

3.4. Tehničke specifikacije za mjesta za opskrbu motornih vozila SPP-om
