



2021/0223(COD)

27.4.2022

СТАНОВИЩЕ

на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Докладчик по становище: Михаел Блос

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

През настоящото десетилетие ще е необходима трансформация на всички сектори, за да се изпълни Парижкото споразумение и да се ограничи глобалното затопляне до 1,5 градуса. В транспортния сектор се иска европейската автомобилна промишленост да стане световен лидер в областта на електромобилността, като същевременно се премине към устойчиви видове транспорт, включително чрез споделена мобилност, по-добър обществен транспорт и активен транспорт, включително с велосипед и пеша. Настоящият регламент трябва да осигури условия за трансформацията, да допринесе за създаването на възможности за европейските предприятия и да създаде нови работни места.

В доклада на Междуправителствения комитет по изменението на климата (МКИК) относно глобалното затопляне с 1,5°C¹ се предупреждава, че за да бъдат постигнати целите по Парижкото споразумение относно изменението на климата, ЕС трябва да намали значително емисиите през настоящото десетилетие и че ако сега действията са недостатъчни, вероятно ще бъде невъзможно да се компенсира дефицитът по-късно. Приоритет е намаляването на емисиите от изкопаеми горива, на които се дължат над 75% от емисиите на парникови газове в ЕС², като тези горива трябва да се заменят от система с висока енергийна ефективност, основана изцяло на възобновяеми енергийни източници. След 2030 г. в транспортния сектор няма място за нови автомобили с двигатели с вътрешно горене. Това трябва да се подготви чрез бързо въвеждане на инфраструктура за алтернативни горива. За да е успешна трансформацията, потребителите на електромобилност трябва да могат да шофират от северната част на Швеция до южната част на България, като се вземат предвид различните отпавни позиции на държавите членки и регионите.

Целта на настоящия регламент е да осигури значително увеличение на електрификацията на автомобилния транспорт. Разработването, планирането и осъществяването на инфраструктурни проекти отнема години, след което съоръженията се използват в продължение на десетилетия. Ето защо трябва да се направи правилният избор днес, за да се подкрепят най-ефективните и устойчиви технологии, да не се допусне блокиране на активи и да се създаде перспектива за милиони добри работни места в автомобилния сектор и хиляди високо иновативни предприятия в този сектор.

Прилагането на принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място трябва да бъде приоритет в цялата система, включително що се отнася до енергийната ефективност от източника на гориво до потребителя при различните технологии с нулеви емисии. Целта е разходите да се държат под контрол, като същевременно се осигуряват множество съпътстващи ползи, включително намаляване на парниковите газове и на

¹ МКИК, 2018 г.: *Global Warming of 1.5°C* (Глобално затопляне с 1,5°C). Специален доклад на МКИК за въздействието на глобалното затопляне с 1,5°C над нивата от преиндустриалния период и свързаните с това варианти за действие относно световните емисии на парникови газове в контекста на укрепването на глобалния отговор на опасността от изменението на климата, на устойчивото развитие и на усилията за изкореняване на бедността [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, и T. Waterfield (eds.)]. В процес на публикуване.
<https://www.ipcc.ch/sr15/>.

² Европейска комисия, 17 септември 2020 г.,
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/ip_20_1599.

зависимостта от внос, по-добро качество на въздуха и повече пространство, особено в градските зони. Всеки нов инфраструктурен проект следва да бъде надлежно оценен по отношение на ефективността в сравнение с електрификацията и вариантите за преминаване към устойчиви видове транспорт.

Достъпната мобилност е предпоставка за активно участие в обществото. Следователно трансформацията на транспортната система трябва да върви ръка за ръка с предоставянето на достъпни транспортни решения за всеки. Докладчикът се стреми да направи преминаването към устойчиви транспортни решения, и особено към електромобилност, възможно най-лесно за гражданите и да ги предпази от високи цени. Трябва да се създадат условия за активното участие на потребителите в системата чрез техния избор по отношение на транспорта и на горивата при презареждане. Интелигентното и двупосочното зареждане, както и възможността за участие в оптимизацията на потреблението не само ще повишат ефективността, но и ще дадат възможност на гражданите да бъдат възнаградени за своя избор.

За да се гарантира бързото възприемане на електромобилността, ще бъде от съществено значение зареждането да става безпроблемно, като се установят изисквания за четците на платежни карти в станциите за зареждане, за да се осигури прозрачност и съпоставимост на цените, както и да се гарантира недискриминация между крайните ползватели и доставчиците на услуги за мобилност. Цените на алтернативните горива трябва да могат лесно да се сравняват и да се предоставя уместна информация на потребителите, например цена за kW/h при зареждане с електроенергия *ad hoc*.

Предложението на Комисията е добро начало, що се касае до определянето на обвързващи цели за въвеждането на публично достъпни зарядни станции за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства. Докладчикът обаче предлага техният брой да се увеличи допълнително, като по този начин се гарантира, че хората ще могат да пътуват из целия континент с електрически превозни средства още през 2025 г.

Водородът от възобновяеми източници е от решаващо значение за прехода, но тъй като през това десетилетие ще има само ограничени доставки, жизненоважно е той да се запази за сектори, които са най-трудни за декарбонизиране. Електричеството от акумулаторни батерии вече се оказва най-достъпната технология в лекотоварния транспорт и според оценките на сектора четири от пет камиона с нулеви емисии през 2030 г. ще бъдат електрически, задвижвани с акумулаторни батерии³. В мултимодалните транспортни центрове следва да бъдат осигурени станции за зареждане с водород.

Гражданите в пристанищните градове в цяла Европа страдат от лошо качество на въздуха и шум от круизните кораби и други плавателни съдове и поради това притискат правителствата си да забранят или отклонят такива кораби. В същото време са налични технологии за електрически услуги за кораби, както и кораби за транспорт, включително по вътрешните водни пътища, задвижвани от възобновяеми енергийни източници и акумулаторни батерии. С оглед на това докладчикът предлага всички пристанища да бъдат оборудвани с подобни инсталации. Това ще ускори въвеждането на нови и по-устойчиви технологии.

Многобройни проучвания показват, че втечненият природен газ (ВПГ) носи незначителна полза за климата, и Световната банка изрично призова⁴ регулаторните

³ *Clean Trucking Alliance 2021* <https://clean-trucking.eu/>.

⁴ Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping (Поля на на ВПГ в прехода към корабоплаване с ниски и нулеви въглеродни емисии).

органи да избягват да оказват политическа подкрепа за ВПГ в морския сектор, включително като преходно гориво, поради риска от блокирани активи. Предприятията вече отменят проектите за ВПГ (например терминала в Корк и Вилхелмсхафен) и вместо това инвестират в превръщането си в центрове за водород от възобновяеми източници.

В летищата енергийните услуги за въздухоплавателни средства и наземните услуги трябва да бъдат електрифицирани. Приветства се факта, че Комисията призна потенциала за добиване на енергия от възобновяеми енергийни източници на място. Трябва обаче да се стигне по-далеч: за да се постигнат целите на ЕС в областта на климата, всъщност цялата електроенергия за мобилност трябва постепенно да започне да се осигурява от допълнителни възобновяеми енергийни източници. Е-керосинът и другите синтетични горива трябва да се основават на възобновяеми енергийни източници и директно улавяне на CO₂ от въздуха, за да се извлекат ползи за климата. Във връзка с това докладчикът предлага следните изменения:

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да вземе предвид следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) С Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴³ е определена рамка за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. В съобщението на Комисията относно прилагането на тази директива⁴⁴ се посочва неравномерното развитие на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в рамките на Съюза и липсата на оперативна съвместимост и удобство за ползване. Отбелязва се, че липсата на ясна обща методика за определяне на цели и приемане на мерки съгласно националните рамки за политиката, изисквани от Директива 2014/94/ЕС, е довела до ситуация, при която равнището на амбиция при определянето на цели и политиките за подкрепа се различава значително в отделните държави членки.

Изменение

(1) **Разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива е ключов фактор за прехода към европейска транспортна система с нулеви емисии, която е с висока енергийна ефективност и базирана изцяло на енергия от възобновяеми източници, в съответствие с целта на Съюза за неутралност по отношение на климата и целта от Парижкото споразумение за глобално затопляне до 1,5°C. В доклада на МКИК относно глобалното затопляне с 1,5°C^{42a} се предупреждава, че емисиите трябва да се намалят значително през настоящото десетилетие и че ако сега действията са недостатъчни, вероятно ще бъде невъзможно да се компенсира дефицитът по-късно. Развитие на инфраструктурата за алтернативни горива е от значение и за постигането на амбицията на Съюза за нулево замърсяване; днес превозните средства с двигатели с вътрешно горене са причина за над две трети от емисиите на азотни оксиди и имат значителен дял от общите емисии на други замърсители в Европа.** С Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴³ е определена рамка за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. В съобщението на Комисията относно прилагането на тази директива⁴⁴ се

посочва неравномерното развитие на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво в рамките на Съюза и липсата на оперативна съвместимост и удобство за ползване. Отбелязва се, че липсата на ясна обща методика за определяне на цели и приемане на мерки съгласно националните рамки за политиката, изисквани от Директива 2014/94/ЕС, е довела до ситуация, при която равнището на амбиция при определянето на цели и политиките за подкрепа се различава значително в отделните държави членки.

42a МКИК, 2018 г.: Global Warming of 1.5°C (Глобално затопляне с 1,5°C). Специален доклад на МКИК за въздействието на глобалното затопляне с 1,5°C над нивата от предииндустриалния период и свързаните с това варианти за действие относно световните емисии на парникови газове в контекста на укрепването на глобалния отговор на опасността от изменението на климата, на устойчивото развитие и на усилията за изкореняване на бедността [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, и T. Waterfield (eds.)]. В процес на публикуване.
<https://www.ipcc.ch/sr15/>.

⁴³ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

⁴³ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) В различни инструменти на Съюза вече бяха определени цели за възобновяемите горива. Директива 2018/2001/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴⁵, например, определи цел **от 14 %** на пазарния дял на използваните в транспортния сектор горива от възобновяеми енергийни източници.

⁴⁵ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) С Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁶ и Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета⁴⁷ вече са определени стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства, както и от някои тежкотоварни превозни средства. Тези инструменти следва да ускорят навлизането **по-специално на** превозни средства с нулеви емисии, като по този начин ще създадат търсене на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.

Изменение

(2) В различни инструменти на Съюза вече бяха определени цели за възобновяемите горива. Директива 2018/2001/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁴⁵, например, определи цел **за** използваните в транспортния сектор горива от възобновяеми енергийни източници.

⁴⁵ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

⁴⁶ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

⁴⁷ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

⁴⁶ Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011 (ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13).

⁴⁷ Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета (ОВ L 198, 25.7.2019 г., стр. 202).

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) С инициативите ReFuelEU *Aviation*⁴⁸ и FuelEU *Maritime*⁴⁹ следва да се засилят производството и навливането на устойчиви алтернативни горива във въздушния и в морския транспорт. Въпреки че изискванията за използването на горива, що се отнася до устойчивите авиационни, горива могат да разчитат до голяма степен на съществуващата инфраструктура за презареждане с гориво, са необходими инвестиции за електрозахранването на спрелите въздухоплавателни средства. Инициативата FuelEU *Maritime* определя изисквания, по-специално за бреговото електрозахранване, които могат да бъдат изпълнени само ако пристанищата по *трансевропейската*

Изменение

(4) С инициативите ReFuelEU — *сектор „Авиация“*⁴⁸ и FuelEU — *сектор „Морско пространство“*⁴⁹ следва да се засилят производството и навливането на устойчиви алтернативни горива във въздушния и в морския транспорт. Въпреки че изискванията за използването на горива, що се отнася до устойчивите авиационни горива, могат да разчитат до голяма степен на съществуващата инфраструктура за презареждане с гориво, са необходими инвестиции за електрозахранването на *летищата за спрелите въздухоплавателни средства, както и друго електрическо оборудване*. Инициативата FuelEU — *сектор „Морско пространство“* определя

транспортна мрежа разполагат в достатъчна степен с внедрени електрозахранващи уредби, намиращи се на брега. Тези инициативи обаче не съдържат разпоредби относно необходимата инфраструктура за горива, която е предпоставка за постигането на целите.

изисквания, по-специално за бреговото електрозахранване, които могат да бъдат изпълнени само ако пристанищата разполагат в достатъчна степен с внедрени електрозахранващи уредби, намиращи се на брега. **Когато се увеличи използването на технологиите за плавателни съдове, задвижвани с водород и с амоняк, ще е необходима и съответна инфраструктура за презареждане с гориво.** Тези инициативи обаче не съдържат разпоредби относно необходимата инфраструктура за горива, която е предпоставка за постигането на целите. **Освен това на инфраструктурата за бункероване на кораби с възобновяеми горива следва да се обърне специално внимание във всички пристанища в Съюза, за да се ускори декарбонизацията на морския сектор.**

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4a) За да се гарантира съгласувана законодателна рамка за използването и внедряването на алтернативни горива, настоящият регламент е съгласуван с инициативите ReFuelEU — сектор „Авиация“, и FuelEU — сектор „Морско пространство“, преразгледания регламент за стандартите за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови лекотоварни превозни средства, регламента за стандартите за емисиите на CO₂ от

тежкотоварни превозни средства и предстоящите му преразглеждания и преразгледаната Директива 2003/96/ЕО (Директива за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията).

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) Поради това всички видове транспорт следва да бъдат обхванати от един инструмент, в който следва да бъдат взети предвид различни алтернативни горива. Използването на технологии за задвижване с нулеви емисии е на различни етапи на развитие при различните видове транспорт. По-специално в сектора на автомобилния транспорт се наблюдава бързо навлизане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. На разположение на пазарите са и пътни превозни средства с водородни горивни елементи. Освен това по-малките плавателни съдове, задвижвани с водород или с акумулатори, **и** влаковете с водородни горивни елементи понастоящем се внедряват в различни проекти и в първоначални търговски сделки, като през следващите години се очаква цялостна търговска реализация. От друга страна, секторите на въздухоплаването и водния транспорт продължават да зависят от течните и газовите горива, тъй като **се очаква** решенията за задвижване с нулеви и ниски емисии **да навлязат** на пазара **едва около 2030 г., а дори още по-късно за сектора на въздухоплаването, и пълната пазарна реализация отнема**

Изменение

(5) Поради това всички видове транспорт следва да бъдат обхванати от един инструмент, в който следва да бъдат взети предвид различни алтернативни горива **и развитието на техния пазарен дял, като се отдели нужното внимание на финансовата им достъпност.** Използването на технологии за задвижване с нулеви емисии **и на алтернативни горива** е на различни етапи на развитие при различните видове транспорт **и в различните държави членки и региони.** По-специално в сектора на автомобилния транспорт се наблюдава бързо навлизане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, **поради което са необходими по-високи цели за тази зряла технология.** На разположение на пазарите са и пътни превозни средства с водородни горивни елементи. Освен това по-малките плавателни съдове, задвижвани с водород или с акумулатори, влаковете с водородни горивни елементи **и соларните електрически превозни средства** понастоящем се внедряват в различни проекти и в първоначални търговски сделки, като през следващите години се очаква цялостна търговска реализация.

време. Използването на изкопаеми газове или течни горива е възможно само ако следва недвусмислен път на декарбонизация, което е в съответствие с дългосрочната цел за неутралност по отношение на климата в Съюза и изисква все по-голямо смесване или замяна с възобновяеми горива, **като например биометан, биогорива от ново поколение или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газове и течни горива.**

От друга страна, секторите на въздухоплаването и водния транспорт продължават да зависят от течните и газовите горива, тъй като решенията за задвижване с нулеви и ниски емисии **все още не се предлагат** на пазара. Използването на изкопаеми газове или течни горива е възможно само ако следва недвусмислен път на декарбонизация, което е в съответствие с дългосрочната цел за неутралност по отношение на климата в Съюза и изисква все по-голямо смесване или замяна с възобновяеми горива **възможно най-скоро.**

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 5 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5а) Поради това е важно да се спазват, на първо място, общите принципи на технологична неутралност и енергийна ефективност сред тези технологии, необходими за постигане на неутралност по отношение на климата, тъй като някои от технологиите, които ще бъдат необходими в обозримо бъдеще, все още изискват инвестиции в научноизследователска и развойна дейност, като същевременно се запазва конкуренцията на пазара между различните алтернативни технологии, като се вземат надлежно предвид различните отправни позиции на държавите членки.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 6

(6) Тези биогорива и синтетичните горива, заместващи дизеловото гориво, бензина и горивото за реактивни двигатели, могат да бъдат произведени от различни суровини и да бъдат смесвани с изкопаеми горива при много високи съотношения на смесване. Те подлежат на техническа употреба с малки адаптации при съвременните технологии за превозни средства. Възобновяемият метанол може да се използва в корабоплаването по вътрешните водни пътища и в морския транспорт на къси разстояния. Синтетичните и парафиновите горива имат потенциал да намалят използването на източници на изкопаеми горива при снабдяването на транспорта с енергия. Всички тези горива могат да бъдат разпространявани, съхранявани и използвани с наличната инфраструктура или, при необходимост, с инфраструктура от същия тип.

(6) Тези биогорива, **включително биогоривата от ново поколение** и синтетичните горива, заместващи дизеловото гориво, бензина и горивото за реактивни двигатели, могат да бъдат произведени от различни суровини и да бъдат смесвани с изкопаеми горива при много високи съотношения на смесване. Те подлежат на техническа употреба с малки **или никакви** адаптации при съвременните технологии за превозни средства. **Възобновяемият и втечен биометан доказва употребата за тежкотоварните транспортни средства.** Възобновяемият метанол може да се използва в корабоплаването по вътрешните водни пътища и в морския транспорт на къси разстояния **и трябва да се вземе предвид потенциалът на биогаза.** Синтетичните и парафиновите горива имат потенциал да намалят използването на източници на изкопаеми горива при снабдяването на транспорта с енергия. Всички тези горива могат да бъдат разпространявани, съхранявани и използвани с наличната инфраструктура или, при необходимост, с инфраструктура от същия тип.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 7

(7) ВПГ вероятно ще продължи да играе роля в морския транспорт, където понастоящем не съществува икономически жизнеспособна технология за задвижване с нулеви емисии. В съобщението относно стратегията за интелигентна и

(7) ВПГ вероятно ще продължи да играе роля в морския транспорт, където понастоящем не съществува икономически жизнеспособна технология за задвижване с нулеви емисии. В съобщението относно стратегията за интелигентна и

устойчива мобилност се посочва, че корабите с нулеви емисии, плаващи по море, ще бъдат готови за пазара до 2030 г. Преобразуването на флота следва да се извършва постепенно поради дългия срок за експлоатация на корабите. **За разлика от** морския транспорт при транспорта по вътрешните водни пътища, където плавателните съдове обикновено са по-малки, а разстоянията по-къси, технологиите за задвижване с нулеви емисии, като например водород и електроенергия, следва да навлязат на пазарите по-бързо. Очаква се ВПГ да престане да играе съществена роля в този сектор. Трябва да се засили декарбонизацията при транспортните горива като ВПГ, например чрез смесване/заместване с втечен биометан или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газови горива на основата на електроенергия (газ на основата на електроенергия, е-газ). Тези декарбонизирани горива могат да се използват в същата инфраструктура като газообразните изкопаеми горива, като по този начин се дава възможност за постепенно преминаване към декарбонизирани горива.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) Разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия за лекотоварни електрически превозни средства в рамките на Съюза е неравномерно. По-нататъшно неравномерно разпространение би застрашило навлизането на тези превозни средства, като ще ограничи свързаността в Съюза. Продължаващите различия в амбициите

устойчива мобилност се посочва, че корабите с нулеви емисии, плаващи по море, ще бъдат готови за пазара до 2030 г. Преобразуването на флота следва да се извършва постепенно поради дългия срок за експлоатация на корабите. **В** морския транспорт при транспорта по вътрешните водни пътища, където плавателните съдове обикновено са по-малки, а разстоянията по-къси, технологиите за задвижване с нулеви емисии, като например водород и електроенергия, **достигат технологична зрялост и** следва да навлязат на пазарите по-бързо. Очаква се ВПГ да престане да играе съществена роля в този сектор. Трябва да се засили декарбонизацията при транспортните горива като ВПГ, например чрез смесване/заместване с втечен биометан или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газови горива на основата на електроенергия (газ на основата на електроенергия, е-газ). Тези декарбонизирани горива могат да се използват в същата инфраструктура като газообразните изкопаеми горива, като по този начин се дава възможност за постепенно преминаване към декарбонизирани горива.

Изменение

(9) Разгръщането на публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия за лекотоварни електрически превозни средства в рамките на Съюза **и в рамките на регионите** е неравномерно. По-нататъшно неравномерно разпространение би застрашило навлизането на тези превозни средства, като ще ограничи свързаността в Съюза.

и подходите в политиката на национално равнище няма да създадат дългосрочната сигурност, необходима за значителни пазарни инвестиции. Поради това задължителните минимални цели за държавите членки на национално равнище следва да предоставят насоки за политиката и да допълнят националните рамки на политиката. Този подход следва да комбинира целите относно националния автомобилен парк и целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа. Целите относно националния автомобилен парк, следва да гарантират, че навлизането на превозни средства във всяка държава членка е съчетано с разгръщането на достатъчна публично достъпна инфраструктура за зареждане. Целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа следва да гарантират пълно покритие с електрически зарядни точки на основните пътни мрежи на Съюза и по този начин да осигурят лесно и безпроблемно пътуване в целия Съюз.

Продължаващите различия в амбициите и подходите в политиката на национално равнище няма да създадат дългосрочната сигурност, необходима за значителни пазарни инвестиции. Поради това задължителните минимални цели за държавите членки на национално равнище следва да предоставят насоки за политиката и да допълнят националните рамки на политиката. Този подход следва да комбинира целите относно националния автомобилен парк и целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа, **както и подход, основан на радиус**. Целите относно националния автомобилен парк следва да гарантират, че навлизането на превозни средства във всяка държава членка е съчетано с разгръщането на достатъчна публично достъпна инфраструктура за зареждане. Целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа следва да гарантират пълно покритие с електрически зарядни точки на основните пътни мрежи на Съюза и по този начин да осигурят лесно и безпроблемно пътуване в целия Съюз. **Тези цели се допълват с допълнителна инфраструктура за зареждане във всички региони, за да се осигури равномерно разгръщане на цялата територия, като се насърчава разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в мрежите на различни равнища, включително в слабо населените райони. При подхода, основан на радиус, следва да се взема под внимание конкретното положение на градските райони и районите с относително по-висока гъстота на населението и по-голям дял от пазара на електрически превозни средства, от една страна, и на слабо населените райони, от друга страна. След като бъде достигната достатъчна степен на проникване на пазара на електрическите превозни**

средства, пазарът следва да се саморегулира.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) Като се признава значението на частните инвестиции и на направляваното от пазара разгръщане на инфраструктурата за алтернативни горива, държавите членки, в които няма подходящи схеми за стимулиране, следва да предприемат всички необходими действия, за вземат под внимание различната си отправна позиция в усилията си за насърчаване на устойчивите видове транспорт. Следва да се отдели особено внимание на общинските и регионалните органи, които може да улеснят навлизането на превозни средства, използващи алтернативни горива, чрез специални данъчни стимули, процедурите за възлагане на обществени поръчки или местни разпоредби относно движението по пътищата. Публичните инвестиции и допълнителната гъвкавост по отношение на правилата за държавна помощ се насърчават там, където са необходими, за да осигурят равномерно разпределение в регионите, и особено в слабо населените райони, до установяването на пълноценно конкурентоспособен пазар.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 9 б (ново)

(9б) Нетърговските оператори, благоприятстващите инициативи „отдолу нагоре“, като предоставянето от страна на собствениците на частни зарядни точки на публичен достъп до тези зарядни точки бесплатно или в замяна на финансово участие по лична преценка, самостоятелно или като част от партньорска мрежа, играят важна роля в ресурсно ефективния преход към мобилност с нулеви емисии, особено в слабо населените райони; въпреки че не са част от действията за постигане на целите на настоящия регламент, нетърговските схеми за зареждане следва да бъдат насърчавани от държавите членки заедно с изискванията, произтичащи от целите, определени в Директивата относно енергийните характеристики на сградите^{1а}.

^{1а} Директива на Европейския парламент и на Съвета относно енергийните характеристики на сградите (преработена).

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) Целите относно националния автомобилен парк следва да се определят въз основа на общия брой регистрирани електрически превозни средства в съответната държава членка при спазване на обща методика, която отчита технологичното развитие, като например увеличения пробег на

Изменение

(10) Целите относно националния автомобилен парк следва да се определят въз основа на общия брой регистрирани електрически превозни средства в съответната държава членка при спазване на обща методика, която отчита технологичното развитие, като например увеличения пробег на

електрическите превозни средства или нарастващото навлизане на пазара на зарядни точки за бързо зареждане, които поотделно могат да зареждат с електроенергия по-голям брой превозни средства в сравнение с нормалните зарядни точки. Методиката трябва да взема предвид и различните модели на зареждане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. Методиката, определяща целите относно националния автомобилен парк въз основа на общата максимална изходна мощност на публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия, следва да позволява гъвкавост за прилагането на различни технологии за зареждане с електроенергия в държавите членки.

електрическите превозни средства или нарастващото навлизане на пазара на зарядни точки за бързо зареждане, които поотделно могат да зареждат с електроенергия по-голям брой превозни средства в сравнение с нормалните зарядни точки. Методиката трябва да взема предвид **също така целите за системна интеграция и за интеграция на възобновяемите горива, включително свързаните разходи и ползи, които може да бъдат постигнати чрез точките за интелигентно и двупосочно зареждане, както** и различните модели на зареждане на електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа. Методиката, определяща целите относно националния автомобилен парк въз основа на общата максимална изходна мощност на публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия, следва да позволява гъвкавост за прилагането на различни технологии за зареждане с електроенергия в държавите членки, **и по-специално като се вземат предвид географските различия, гъстотата на населението и пазарните дялове на електрическите превозни средства на държавите членки.**

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

(11) Прилагането в държавите членки следва да гарантира, че са инсталирани достатъчно на брой публично достъпни зарядни точки, по-специално в станциите на обществения транспорт, като например пристанищни

Изменение

(11) Прилагането в държавите членки следва да гарантира, че са инсталирани достатъчно на брой публично достъпни зарядни точки, по-специално в станциите на обществения транспорт, като например пристанищни

пътнически терминали, летища или железопътни гари. Следва също така да се разгърне достатъчен брой публично достъпни зарядни точки за бързо зареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства, за да се увеличи удобството за потребителите, по-специално в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, за да се гарантира пълна трансгранична свързаност и да се даде възможност на електрическите превозни средства да се движат в целия Съюз.

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) Тежкотоварните електрически превозни средства се нуждаят от изцяло различна инфраструктура за зареждане с електроенергия в сравнение с лекотоварните превозни средства. Понастоящем в Съюза почти липсва публично достъпна инфраструктура за тежкотоварни електрически превозни средства. Комбинираният подход към целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа, целите за инфраструктура за нощно зареждане и целите, свързани с градските възли, следва да гарантира, че в целия Съюз е установено достатъчно покритие на публично достъпна инфраструктура за електрически тежкотоварни превозни средства в подкрепа на очакваното навлизане на пазара на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии.

пътнически терминали, летища или железопътни гари, **и да подкрепя мултимодалните пътувания**. Следва също така да се разгърне достатъчен брой публично достъпни зарядни точки за бързо зареждане, предназначени за лекотоварни превозни средства, за да се увеличи удобството за потребителите, по-специално в рамките на трансевропейската транспортна мрежа **и в градските зони**, за да се гарантира пълна трансгранична свързаност и да се даде възможност на електрическите превозни средства да се движат в целия Съюз.

Изменение

(13) Тежкотоварните електрически превозни средства се нуждаят от изцяло различна инфраструктура за зареждане с електроенергия в сравнение с лекотоварните превозни средства. Понастоящем в Съюза почти липсва публично достъпна инфраструктура за тежкотоварни електрически превозни средства, **поради което е необходимо да се ускори разгръщането на инфраструктурата**. Комбинираният подход към целите относно отстоянието по трансевропейската транспортна мрежа, целите за инфраструктура за нощно зареждане и целите, свързани с градските възли, следва да гарантира, че в целия Съюз е установено достатъчно покритие на публично достъпна инфраструктура за електрически тежкотоварни превозни средства в подкрепа на очакваното навлизане на пазара на тежкотоварни превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии.

Изменение 16

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) По трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат разположени и достатъчно на брой публично достъпни бързи зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, за да се гарантира пълна свързаност в Съюза. Тази инфраструктура следва да разполага с достатъчна мощност, за да позволи зареждането с електроенергия на превозното средство в рамките на регламентираното време за почивка на водача. В допълнение към бързите зарядни точки по мрежата тежкотоварните превозни средства следва да могат да използват публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия по основната транспортна мрежа и за нощно зареждане, ***по-специално в подкрепа на електрификацията на сектора на превозите на дълги разстояния.***

Изменение

(14) По трансевропейската транспортна мрежа следва да бъдат разположени и достатъчно на брой публично достъпни бързи зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, за да се гарантира пълна свързаност в Съюза. Тази инфраструктура следва да разполага с достатъчна мощност, за да позволи зареждането с електроенергия на превозното средство в рамките на регламентираното време за почивка на водача. В допълнение към бързите зарядни точки по мрежата тежкотоварните превозни средства следва да могат да използват публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия по основната транспортна мрежа и за нощно зареждане ***като един от начините за декарбонизация на сектора на превозите на дълги разстояния.***

Изменение 17

Предложение за регламент Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14а) Държавите членки следва да имат възможността да разгърнат динамична инфраструктура за зареждане, като технология за безжично индуктивно зареждане или технология на контактна мрежа. В случай че тази инфраструктура за зареждане е оборудвана също със зарядни станции, както е посочено в

настоящия регламент, следва да бъде възможно те да се считат за част от действията за постигане на целите за лекотоварните търговски превозни средства, посочени в член 3, и/или съответно на целите за инфраструктурата за зареждане за тежкотоварните превозни средства, посочени в член 4. Държавите членки гарантират, че в случай на използване на динамична инфраструктура за зареждане общите цели на стационарната инфраструктура за зареждане, посочени в членове 3 и 4 от настоящия регламент, се постигат в същата степен.

Изменение 18

Предложение за регламент Съображение 14 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14б) Постигането на мобилност с нулеви емисии изисква инфраструктурата да направи пътуването за шофьорите на превозни средства с нулеви и ниски емисии толкова удобно, колкото е за шофьорите на автомобили с двигатели с вътрешно горене. Следователно бързо трябва да бъде разгърната гъста общоевропейска мрежа от зарядни станции.

Изменение 19

Предложение за регламент Съображение 20

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(20) Интелигентните измервателни системи, определени в Директива (ЕС) 2019/944 на

(20) Интелигентните зарядни точки и зарядните точки за двупосочно зареждане създават условия за

*Европейския парламент и на Съвета*⁵², дават възможност за предоставяне на данни в реално време, което е необходимо, за да се гарантира стабилността на електроенергийната мрежа и да се насърчи рационалното използване на услугите за зареждане. Като предоставят измерване на консумацията на енергия в реално време и точна и прозрачна информация относно разходите, и в комбинация с интелигентните зарядни точки, измервателните системи насърчават зареждането с електроенергия в часовете на ниско общо потребление и ниски цени на електроенергията. Използването на интелигентни измервателни системи в комбинация с интелигентни зарядни точки може да оптимизира зареждането, което е от полза за електроенергийната система и за крайния потребител. Държавите членки следва да насърчат използването на интелигентни измервателни системи за зареждане на електрически превозни средства на публично достъпни зарядни станции, когато това е технически осъществимо и икономически обосновано, и да гарантират, че тези системи отговарят на изискванията, определени в член 20 от Директива (ЕС) 2019/444.

⁵² Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за изменение на Директива 2012/27/ЕС (ОВ L 158, 14.6.2019 г., стр. 125

зареждане с електроенергия в часовете на ниско общо потребление и ниски цени на електроенергията или за предоставяне на мрежови услуги от и заплащане за ползвателите на електрически превозни средства съответно чрез свързване на превозните средства към електрическата мрежа. За целта се изисква да се предоставя информацията относно електроенергията в реално време, както и точна и прозрачна информацията относно разходите. Използването на интелигентни зарядни точки и на зарядни точки за двупосочно зареждане може да оптимизира зареждането, което е от полза за електроенергийната система и за крайния потребител. Държавите членки следва да насърчат използването на интелигентни зарядни точки и на зарядни точки за двупосочно зареждане за електрически превозни средства на всички публично достъпни зарядни станции, когато това е технически осъществимо и икономически обосновано. В случай, че тези зарядни станции са оборудвани и с интелигентни измервателни уреди, държавите членки гарантират, че тези системи отговарят на изискванията, определени в член 20 от Директива (ЕС) 2019/444. При всяка обработка, събиране и съхранение на лични данни и на данни, свързани с превозното средство и с лични данни на крайния потребител, се спазва [Общият регламент относно защитата на данните].

⁵² Директива (ЕС) 2019/944 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юни 2019 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за изменение на Директива 2012/27/ЕС (ОВ L 158, 14.6.2019 г., стр. 125

Изменение 20

Предложение за регламент Съображение 21

Текст, предложен от Комисията

(21) Нарастването на броя на електрическите превозни средства в автомобилния, железопътния, морския и други видове транспорт ще изисква операциите по зареждане да бъдат оптимизирани и управлявани по начин, който не води до претоварване и позволява напълно да се извлече полза от разполагаемостта на електроенергия от възобновяеми източници и ниските цени на електроенергията в системата. Интелигентното зареждане с електроенергия по-специално може допълнително да улесни интегрирането на електрическите превозни средства в електроенергийната система, тъй като то дава възможност за оптимизация на потреблението чрез агрегиране и въз основа на цените. Интегрирането на системата може да бъде допълнително улеснено чрез двупосочно зареждане (подаване от превозните средства към електрическата мрежа). Поради това интелигентното зареждане следва да получи подкрепа от гледна точка на всички нормални зарядни точки, **в които превозните средства обикновено биват паркирани за по-дълго време.**

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 21 а (ново)

Изменение

(21) Нарастването на броя на електрическите превозни средства в автомобилния, железопътния, морския и други видове транспорт ще изисква операциите по зареждане да бъдат оптимизирани и управлявани по начин, който не води до претоварване и позволява напълно да се извлече полза от разполагаемостта на електроенергия от възобновяеми източници и ниските цени на електроенергията в системата. Интелигентното зареждане с електроенергия по-специално може допълнително да улесни интегрирането на електрическите превозни средства в електроенергийната система, тъй като то дава възможност за оптимизация на потреблението чрез агрегиране и въз основа на цените. **Следва да е възможно интелигентното зареждане да се реализира при нормални скорости на зареждане, както и по време на бързо зареждане чрез реакция на динамични ценови сигнали или оптимизиране на потока на енергия.** Интегрирането на системата може да бъде допълнително улеснено чрез двупосочно зареждане (подаване от превозните средства към електрическата мрежа). Поради това интелигентното зареждане следва да получи подкрепа от гледна точка на всички нормални зарядни точки.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21a) Възможността за двупосочно зареждане както в частна, така и в публично достъпна инфраструктура, може да бъде стимул, който да насърчи хората да купуват електрически превозни средства, тъй като те ще могат да бъдат използвани както за мобилност, така и за съхранение на енергия. Следователно следва да се насърчават стимулите, за да се гарантира достатъчен брой частни и публично достъпни станции за зареждане, които осигуряват възможност за интелигентно, двупосочно зареждане (чрез свързване на превозни средства към електрическата мрежа).

Изменение 22

Предложение за регламент Съображение 21 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21б) За да гарантира, че бързата трансформация към електромобилност ще се осъществи по устойчив начин, Съюзът следва да поеме водеща роля в световен мащаб, що се отнася до устойчивите продукти, технологии, услуги и иновации, и по-специално по отношение на една кръгова, социално справедлива, екологично отговорна и устойчива верига за създаване на стойност в сектора на батериите, включително сигурност на работните места и устойчивост в прехода към сектор на автомобилния, морския и въздушния транспорт с нулеви и ниски емисии.

Изменение 23

Предложение за регламент Съображение 21 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21в) Предимствата на превозните средства с нулеви и ниски емисии по отношение на смекчаването на въздействието върху климата са най-големи, когато електроенергията и горивата, използвани от тези превозни средства, са добивани от възобновяеми енергийни източници. Докато с Директива 2018/2001/ЕС на Европейския парламент и на Съвета се ускорява внедряването на енергията от възобновяеми източници, настоящият регламент директно създава търсене на такава енергия в транспортния сектор, като изисква електроенергията, водородът, метанолът и амонякът, доставяни на превозните средства, въздухоплателните средства и плователните съдове, да идва от възобновяеми източници, като по възможност се добива на място, а в случая на определени горива — се добива с CO₂ от пряко улавяне от въздуха. С него индиректно се създава търсене на електроенергия от възобновяеми източници също чрез повишаването на осведомеността на потребителите чрез изискването операторите на зарядни точки да обявяват дела на енергията от възобновяеми източници в доставяната електроенергия въз основа на техния договор с доставчика на електроенергия, доколкото това се изисква съгласно разпоредбите на Директива (ЕС) 2019/944, приложение I, параграф 5.

Изменение 24

Предложение за регламент Съображение 23 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23а) Държавите членки разполагат с широк спектър от източници на финансиране за подпомагане на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, и по-специално Механизма за възстановяване и устойчивост, създаден с Регламент (ЕС) 2021/241^{1а}, Инструмента за техническа подкрепа на Комисията, създаден с Регламент (ЕС) 2021/240^{1б}, Механизмът за свързване на Европа, създаден с Регламент (ЕС) 2021/1153^{1в}, Механизма за алтернативни горива, създаден с Регламент 2022/xxx^{1з} и партньорства и мисии на програмата „Хоризонт Европа“, и по-специално предложената мисия за неутрални по отношение на климата и интелигентни градове, която има за цел да направи 100 града неутрални по отношение на климата до 2030 г. Освен това Европейският фонд за регионално развитие и Кохезионният фонд, създаден с Регламент (ЕС) 2021/1058^{1д}, са на разположение за подкрепа на инвестициите в научни изследвания, иновации и разгръщане, по-специално в по-слабо развитите държави членки и региони, а програмата InvestEU, чрез своя компонент „Устойчива инфраструктура“, може да увеличи в целия Европейски съюз инвестициите, ориентирани към бъдещето, да спомогне за мобилизирането на частни инвестиции и да предоставя консултантски услуги на организаторите на проекти и на операторите, работещи в областта на устойчивата инфраструктура и мобилните активи. Фондът за

справедлив преход [1] може да подпомага интелигентната и устойчива местна мобилност, включително инфраструктурата. През последните години групата на ЕИБ също увеличи подкрепата си за ускоряване на по-новите технологии, като електромобилност и цифровизация, в рамките на Механизма за по-чист транспорт и се очаква ЕИБ да продължи да предоставя редица финансови структури, за да помогне за ускоряване на разгръщането. Държавите членки следва да се възползват от тези възможности за финансиране, по-специално за подкрепа на решенията за обществен транспорт и активен транспорт и за финансиране на мерки, предназначени да подкрепят гражданите, засегнати от енергийна бедност.

^{1а} Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 г. за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост.

^{1б} Регламент (ЕС) 2021/240 на Европейския парламент и на Съвета от 10 февруари 2021 г. за създаване на Инструмент за техническа подкрепа.

^{1в} Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014.

^{1г} Регламент на (ЕС) 2021/... за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета.

^{1д} Регламент (ЕС) 2021/1058 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. относно

Изменение 25

Предложение за регламент Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

(24) Прозрачността на цените е от решаващо значение, за да се гарантират безпроблемно и лесно зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативни горива, следва да получават точна ценова информация преди началото на услугата по зареждане с електроенергия или презареждане с гориво. Цената следва да се съобщава по ясно структуриран начин, за да се даде възможност на крайните ползватели да установят *различните* елементи, от които тя се формира.

Изменение

(24) Прозрачността на цените е от решаващо значение, за да се гарантират безпроблемно и лесно зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативни горива, следва да получават точна ценова информация преди началото на услугата по зареждане с електроенергия или презареждане с гориво. Цената следва да се съобщава по ясно структуриран начин, за да се даде възможност на крайните ползватели да установят *всички приложими* елементи, от които тя се формира.

Изменение 26

Предложение за регламент Съображение 25

Текст, предложен от Комисията

(25) Появяват се нови услуги, по-специално в подкрепа на използването на електрически превозни средства. Субектите, които предлагат такива услуги, като например доставчиците на услуги за мобилност, следва да могат да работят при справедливи пазарни условия. По-конкретно операторите на зарядни точки не следва да предоставят ненужно преференциално третиране на някого от тези доставчици на услуги, например чрез необосновано

Изменение

(25) Появяват се нови услуги, по-специално в подкрепа на използването на електрически превозни средства. Субектите, които предлагат такива услуги, като например доставчиците на услуги за мобилност, следва да могат да работят при справедливи пазарни условия. По-конкретно операторите на зарядни точки не следва да предоставят ненужно преференциално третиране на някого от тези доставчици на услуги, например чрез необосновано

диференциране на цените, което може да възпрепятства конкуренцията и в крайна сметка да доведе до по-високи цени за потребителите. Комисията следва да наблюдава развитието на пазара за зареждане с електроенергия. При преразглеждането на регламента Комисията *ще* предприема действия, когато това се налага от развитието на пазара, като например ограничения на услугите за крайните ползватели или стопански практики, които могат да ограничат конкуренцията.

диференциране на цените, което може да възпрепятства конкуренцията и в крайна сметка да доведе до по-високи цени за потребителите. **Националните регулаторни органи** и Комисията следва да **наблюдават** развитието на пазара за зареждане с електроенергия. **Най-късно** при преразглеждането на регламента Комисията предприема действия, когато това се налага от развитието на пазара, като например ограничения на услугите за крайните ползватели или стопански практики, които могат да ограничат конкуренцията.

Изменение 27

Предложение за регламент Съображение 25 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(25а) За да се гарантират сигурността и стабилността на мрежата от зарядни точки в целия Съюз, операторите на цифрово свързани зарядни точки следва да спазват минималните правила за киберсигурност, определени в Директивата на Европейския парламент и на Съвета относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148.

Изменение 28

Предложение за регламент Съображение 25 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(25б) Всеобхватният принцип за поставяне на енергийната ефективност на първо място следва да се взема предвид във всички

сектори, не само в рамките на енергийната система, включително в автомобилния транспорт, корабоплаването и въздухоплаването. По-специално той следва да се има предвид при вземането на решения относно политиката, планирането и инвестициите, свързани с разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с алтернативни горива, включително що се отнася до енергийната ефективност от източника на гориво до потребителя при различните технологии с нулеви емисии, наред с финансовата достъпност, подход, основан на жизнения цикъл и технологична неутралност сред технологиите, които са необходими за постигането на неутралност по отношение на климата.

Изменение 29

Предложение за регламент Съображение 26

Текст, предложен от Комисията

(26) Степента на пазарно навлизане на моторните превозни средства, задвижвани с водород, понастоящем е много малка. Изграждането на достатъчна инфраструктура за зареждане с водород обаче е от съществено значение, за да се даде възможност за широкомащабно навлизане на моторни превозни средства, задвижвани с водород, както е предвидено в стратегията на Комисията за използването на водорода за неутрална по отношение на климата Европа⁵⁴. Понастоящем точки за презареждане с водород са разположени в едва няколко държави членки и в по-голямата си част те не са подходящи за тежкотоварни превозни средства, което

Изменение

(26) Степента на пазарно навлизане на моторните превозни средства, задвижвани с водород, понастоящем е много малка. Изграждането на достатъчна инфраструктура за зареждане с водород обаче е от съществено значение, за да се даде възможност за широкомащабно навлизане на моторни превозни средства, задвижвани с водород, както е предвидено в стратегията на Комисията за използването на водорода за неутрална по отношение на климата Европа⁵⁴. Понастоящем точки за презареждане с водород са разположени в едва няколко държави членки и в по-голямата си част те не са подходящи за тежкотоварни превозни средства, което

не позволява движението на превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз. Задължителните цели за разполагане на публично достъпни точки за презареждане с водород следва да гарантират, че по основната трансевропейска транспортна мрежа е разположена достатъчно гъста мрежа от точки за презареждане с водород, така че да бъде възможно безпроблемно пътуване на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Изменение 30

Предложение за регламент Съображение 27

Текст, предложен от Комисията

(27) Превозните средства, задвижвани с водород, следва да могат да презареждат гориво във или около местоназначението си, което обикновено се намира в градска зона. За да се гарантира, че е възможно публично достъпно презареждане с гориво най-малко в основните градски зони, във всички градски възли, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁵, следва да се осигурят такива станции за презареждане. В рамките на градските възли публичните органи следва да обмислят разполагането на станциите в мултимодалните товарни центрове, тъй като те са не само типичното местоназначение за тежкотоварните превозни средства, но биха могли да обслужват с водород и други видове транспорт, като например железопътния транспорт и транспорта по вътрешни

не позволява движението на превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз. Задължителните цели за разполагане на публично достъпни точки за презареждане с водород следва да гарантират, че по основната трансевропейска транспортна мрежа е разположена достатъчно гъста мрежа от точки за презареждане с водород **в мултимодалните транспортни центрове**, така че да бъде възможно безпроблемно пътуване на лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, задвижвани с водород, в целия Съюз.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Изменение

(27) Превозните средства, задвижвани с водород, следва да могат да презареждат гориво във или около местоназначението си, което обикновено се намира в градска зона. За да се гарантира, че е възможно публично достъпно презареждане с гориво най-малко в основните градски зони, във всички градски възли, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁵⁵, следва да се осигурят такива станции за презареждане. В рамките на градските възли публичните органи следва да обмислят разполагането на станциите в мултимодалните товарни центрове, **в случай че те не са развити въз основа на пазара**, тъй като те са не само типичното местоназначение за тежкотоварните превозни средства, но биха могли да обслужват с водород и други видове транспорт, като например

водни пътища.

железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища.

¹⁵ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

¹⁵ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

Изменение 31

Предложение за регламент Съображение 28

Текст, предложен от Комисията

(28) На този ранен етап от разгръщането на пазара все още съществува известна неопределеност по отношение на вида превозни средства, които ще навлязат на пазара, и по отношение на видовете технологии, които ще бъдат широко използвани. Както се посочва в съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегия за водорода за неутрална по отношение на климата Европа“⁵⁶, сегментът на тежкотоварните превозни средства е определен като най-вероятният сегмент, който най-рано ще премине към масово използване на превозни средства, задвижвани с водород. Поради това инфраструктурата за презареждане с водород следва предварително да се съсредоточи върху този сегмент, като същевременно позволи на лекотоварните превозни средства да зареждат гориво в публично достъпни станции за презареждане с водород. За да се гарантира оперативна съвместимост, всички публично достъпни водородни станции следва да предоставят водород в газообразно състояние поне под налягане от 700 at. При изграждането на инфраструктура

Изменение

(28) На този ранен етап от разгръщането на пазара все още съществува известна неопределеност по отношение на вида превозни средства, които ще навлязат на пазара, и по отношение на видовете технологии, които ще бъдат широко използвани. Както се посочва в съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегия за водорода за неутрална по отношение на климата Европа“⁵⁶, сегментът на тежкотоварните превозни средства е определен като най-вероятният сегмент, който най-рано ще премине към масово използване на превозни средства, задвижвани с водород. Поради това инфраструктурата за презареждане с водород следва предварително да се съсредоточи върху този сегмент, като същевременно позволи на лекотоварните превозни средства да зареждат гориво в публично достъпни станции за презареждане с водород. За да се гарантира оперативна съвместимост, всички публично достъпни водородни станции следва да предоставят водород в газообразно състояние поне под налягане от 700 at. При изграждането на инфраструктура

следва да се вземе предвид и появата на нови технологии, като например течния водород, **които позволяват да бъдат обхванати повече тежкотоварни превозни средства и са предпочитаният технологичен избор на някои производители на превозни средства**. За тази цел минимален брой станции за презареждане с водород следва да предлагат и течен водород в допълнение към водорода в газообразно състояние под налягане от 700 at.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Изменение 32

Предложение за регламент Съображение 30

Текст, предложен от Комисията

(30) Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативно гориво, следва да могат лесно и удобно да плащат във всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво, без да е необходимо да сключват договор с оператора на зарядната точка или точката за презареждане или с доставчик на услуги за мобилност. Поради това за зареждане ad hoc с електроенергия или презареждане с гориво всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане следва да приемат **платежните инструменти**, които са широко използвани в Съюза, **и по-специално електронни плащания чрез терминалите и устройствата, използвани за платежни услуги**. Дори когато в зарядната точка или в точката за презареждане се предлагат плащания по договор, този метод на плащане ad hoc следва винаги да бъде на

следва да се вземе предвид и появата на нови технологии, като например течния водород. За тази цел минимален брой станции за презареждане с водород следва да предлагат и течен водород в допълнение към водорода в газообразно състояние под налягане от 700 at.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Изменение

(30) Ползвателите на превозни средства, използващи алтернативно гориво, следва да могат лесно и удобно да плащат във всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво, без да е необходимо да сключват договор с оператора на зарядната точка или точката за презареждане или с доставчик на услуги за мобилност. Поради това за зареждане ad hoc с електроенергия или презареждане с гориво всички публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане следва да приемат **най-малкото** платежните **карти**, които са широко използвани в Съюза. Дори когато в зарядната точка или в точката за презареждане се предлагат плащания по договор, този метод на плащане ad hoc следва винаги да бъде на разположение на потребителите.

разположение на потребителите.

Изменение 33

Предложение за регламент Съображение 30 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(30а) За да се гарантира, че инфраструктурата за зареждане с електроенергия, която ще бъде разгърната, се използва най-ефективно и за повишаване на доверието на потребителите в електромобилността, от съществено значение е използването на публично достъпни зарядни станции да е отворено за всички ползватели, независимо от марката на автомобила и дали те са част от схема за плащане въз основа на договор.

Изменение 34

Предложение за регламент Съображение 32

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(32) Съоръженията за брегово електрозахранване могат да служат за снабдяване на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища с чиста енергия и да допринасят за намаляване на въздействието на корабите, плаващи по море, и плавателните съдове по вътрешните водни пътища върху околната среда. В рамките на инициативата FuelEU **Maritime** операторите на контейнеровози и пътнически кораби трябва да спазват разпоредбите за намаляване на емисиите при престоя **на котвена стоянка**. Задължителните цели за разгръщане следва да

(32) Съоръженията за брегово електрозахранване могат да служат за снабдяване на морския транспорт и на транспорта по вътрешните водни пътища с чиста енергия и да допринасят за намаляване на въздействието на корабите, плаващи по море, и плавателните съдове по вътрешните водни пътища върху околната среда. В рамките на инициативата FuelEU — **сектор „Морско пространство“** операторите на контейнеровози и пътнически кораби трябва да спазват разпоредбите за намаляване на емисиите при престоя. Задължителните цели за разгръщане следва да

гарантират, че секторът разполага с достатъчно брегово електрозахранване в морските пристанища **от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа**, за да се спазят тези изисквания. Прилагането на целите за всички морски пристанища **от трансевропейската транспортна мрежа** следва да гарантира еднакви условия на конкуренция между пристанищата.

Изменение 35

Предложение за регламент Съображение 32 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

гарантират, че секторът разполага с достатъчно брегово електрозахранване в морските пристанища **и по вътрешните водни пътища от основната трансевропейска транспортна мрежа**, за да се спазят тези изисквания. Прилагането на целите за всички морски пристанища следва да гарантира еднакви условия на конкуренция между пристанищата.

Изменение

(32а) При разгръщането на съоръженията за брегово електрозахранване и подаването на брегово електрозахранване следва да се взема предвид разнообразието на морските пристанища по отношение на техния размер, обслужваните сегменти на транспорта, управлението и географското им разположение. Разликите в управлението на морските пристанища в Европейския съюз може да означават различно разпределяне на отговорностите по отношение на внедряването и осигуряването на брегово електрозахранване.

Изменение 36

Предложение за регламент Съображение 33

Текст, предложен от Комисията

(33) Приоритетно брегово

Изменение

(33) Приоритетно брегово

електрозахранване следва да се предоставя на контейнеровозите и пътническите кораби, които са категориите кораби с най-голямо количество емисии на кораб на котвена стоянка. За да се вземат предвид характеристиките на потребяваната мощност при престой на котвена стоянка на различните пътнически кораби, както и експлоатационните характеристики на пристанищата, е необходимо да се направи разграничение между изискванията за пътнически кораби, отнасящи се за пътническите кораби ро-ро и високоскоростните пътнически плавателни съдове, и изискванията за другите пътнически кораби.

електрозахранване следва да се предоставя на контейнеровозите и пътническите кораби, **и особено круизните кораби и фериботите**, които са категориите кораби с най-голямо количество емисии на кораб на котвена стоянка. За да се вземат предвид характеристиките на потребяваната мощност при престой на котвена стоянка на различните пътнически кораби, както и експлоатационните характеристики на пристанищата, е необходимо да се направи разграничение между изискванията за пътнически кораби, отнасящи се за пътническите кораби ро-ро и високоскоростните пътнически плавателни съдове, и изискванията за другите пътнически кораби.

Изменение 37

Предложение за регламент Съображение 34

Текст, предложен от Комисията

(34) *За тези цели следва да се вземат предвид видът на обслужваните плавателни съдове и съответно обемът на техния трафик. Морските пристанища с малък обем на трафика на определени категории кораби следва да бъдат освободени от задължителните изисквания за съответните категории кораби въз основа на минимално равнище на обема на трафик, за да се избегне инсталирането на капацитет, който няма да бъде оползотворен. По същия начин задължителните цели не следва да са насочени към максимално потребление, а към достатъчно голям обем, за да се избегне неоползотворяване на капацитета и да се вземат предвид*

Изменение

(34) Морският транспорт е важна връзка за сближаването и икономическото развитие на островите, **а също така и на най-отдалечените региони**, в Съюза. **Освен това на много острови и в много от най-отдалечените региони морският транспорт се използва за целите на туристически дейности.** **Потенциалът** за производство на енергия на тези острови може да **бъде допълнен от услуги за съхранение или за оптимизация на потреблението**, за да се задоволят електрическите товари с цел осигуряване на брегово електрозахранване **и електрическо зареждане за плавателни съдове и превозни средства.** **Като изключение от изискването за осигуряване на достатъчни мощности от местно**

експлоатационните характеристики на пристанището. Морският транспорт е важна връзка за сближаването и икономическото развитие на островите в Съюза. **Мощностите** за производство на енергия на тези острови може да **не са достатъчни**, за да задоволят електрическите товари с цел осигуряване на брегово електрозахранване. **В такъв случай островите следва да бъдат освободени от това изискване, освен ако и докато не бъде осъществено електрическо свързване с континента или има достатъчни мощности от местно производство от екологично чисти** енергийни източници.

производство от **допълнителни възобновяеми** енергийни източници **следва да бъде възможно да се използва съществуващо електрическо свързване с континента или да се установи свързване с мрежата на континента.**

Изменение 38

Предложение за регламент Съображение 34 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(34а) Използването на брегово електрозахранване от страна на плавателни съдове на корабна стоянка определено допринася за намаляването на общите емисии от корабоплаването, но то трябва да бъде придружено от решения, с които се намаляват емисиите по време на корабоплаване.

Изменение 39

Предложение за регламент Съображение 34 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(34б) Държавите членки следва да осигурят адекватно производство на енергия и достатъчна мрежова

инфраструктура (както по отношение на наличност, така и по отношение на капацитет) в отговор на търсенето на електроенергия вследствие на предоставянето на брегово електрозахранване в пристанищата, в съответствие с изискванията на настоящия регламент. За да бъде ефективен по отношение на цялостното намаляване на емисиите и за да се избегне изместването на въглеродни емисии към вътрешността, този генериран капацитет следва да идва във все по-голяма степен от чисти енергийни източници в съответствие с изменения член 3, параграф 1 от преразгледаната Директива (ЕС) 2018/2001 (Трета директива за енергията от възобновяеми източници).

Изменение 40

Предложение за регламент Съображение 34 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(34в) За да се спазят изискванията на настоящия регламент, следва да се вземат предвид инвестициите в мрежови преобразуватели и в модернизирането на мрежата, което е свързано с допълнителни разходи и сложност. Мрежите в Европа работят с честота 50 Hz, докато много сегменти от пазара на плавателни съдове, като плаващите в океана кораби, се нуждаят от 60 Hz, когато се свързват с брегово електрозахранване. За да се отговори на това търсене, са необходими инвестиции в честотни преобразуватели, в т.ч. чрез публично финансиране.

Изменение 41

Предложение за регламент Съображение 35

Текст, предложен от Комисията

(35) До 2025 г. следва да бъде изградена основната мрежа от точки за презареждане с ВПГ в морските пристанища. Точките за презареждане с ВПГ включват терминали за ВПГ, резервоари, подвижни контейнери, бункеровъчни плавателни съдове и шлепове.

Изменение

(35) До 2025 г. следва да бъде изградена основната мрежа от точки за презареждане с ВПГ в морските пристанища. Точките за презареждане с ВПГ включват терминали за ВПГ, резервоари, подвижни контейнери, бункеровъчни плавателни съдове и шлепове. **До 1 януари 2030 г. следва да бъде изградена мрежа от точки за презареждане с водород и амоняк в морските пристанища.**

Изменение 42

Предложение за регламент Съображение 35 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(35а) Разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския сектор изисква координиран подход за постигане на съответствие между предлагането и търсенето и за избягване на блокирани активи. Поради това следва да се разработи механизъм за консултации между всички имащи отношение заинтересовани страни на равнището на отделните пристанища, за да се осигурят координация и консултации при прилагането на предвидените в настоящия регламент изисквания по отношение на бреговото електрозахранване. Планът за разгръщане на бреговото електрозахранване в морските пристанища следва да бъде придружен от всеобхватен

Изменение 43

Предложение за регламент Съображение 36

Текст, предложен от Комисията

(36) Електрозахранването на спрелите въздухоплавателни средства на летищата следва да замени потреблението на течено гориво с почист източник на енергия чрез бордови (използване на спомагателен силов агрегат) или наземни съоръжения за електрозахранване. Това следва да намали емисиите на замърсители и шум, **да** подобри качеството на въздуха и **да** намали въздействието върху изменението на климата. **Поради това за всички транспортно-търговски дейности** следва да **може да се използва външно електрозахранване, докато въздухоплавателните средства са на контактна или на перонна местостоянка на летищата от трансевропейската транспортна мрежа.**

Изменение

(36) Електрозахранването на спрелите въздухоплавателни средства на летищата следва да замени потреблението на течено гориво с почист източник на енергия чрез бордови (използване на спомагателен силов агрегат) или наземни съоръжения за електрозахранване. **Поради това за всички транспортно-търговски дейности** следва да **се използва външно електрозахранване, докато въздухоплавателните средства са на контактна или на перонна местостоянка на летищата. Успоредно с това следва да се електрифицират наземните превозни средства, работещи на летищата, или да се използват други устойчиви алтернативни горива. Това ще** намали емисиите на замърсители и шум, **ще** подобри качеството на въздуха и **ще** намали въздействието върху изменението на климата. **Държавите членки** следва да **наблюдават потенциалната поява на технологии за въздухоплавателни средства, задвижвани с електричество и водород от възобновяеми източници, и да осигурят въвеждането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, ако е уместно.**

Изменение 44

**Предложение за регламент
Съображение 36 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(36а) По-силният акцент върху свързаната с автомобилния, морския и въздушния транспорт електрификация не следва да води до намаляване на ресурсите за много други действия, които са необходими, за да се подобри местната, регионалната и националната мобилност, по-специално в области като железопътните и метрополните мрежи.

Изменение 45

**Предложение за регламент
Съображение 38**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(38) Преразгледаните национални рамки за политиката следва да включват подкрепящи действия за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива, включително разгръщане на необходимата инфраструктура, която трябва да бъде изградена в тясно сътрудничество с регионалните и местните органи и със съответния отрасъл, като същевременно се отчитат нуждите на малките и средните предприятия. Освен това в преразгледаните рамки следва да бъдат описани цялостната национална рамка за планиране, издаване на разрешителни и възлагане на поръчки за такава инфраструктура, както и установените пречки и действията за тяхното премахване, така че да може да се постигне по-бързо разгръщане на инфраструктурата.

(38) Преразгледаните национални рамки за политиката следва да включват подкрепящи действия за развитието на пазара по отношение на алтернативните горива, включително разгръщане на необходимата инфраструктура, която трябва да бъде изградена в тясно сътрудничество с регионалните и местните органи и със съответния отрасъл, като същевременно се отчитат нуждите на малките и средните предприятия. Освен това в преразгледаните рамки следва да бъдат описани цялостната национална рамка за планиране, издаване на разрешителни и възлагане на поръчки за такава инфраструктура, както и установените пречки и действията за тяхното премахване, така че да може да се постигне по-бързо разгръщане на инфраструктурата. **Преразгледаните национални рамки за политиката следва да отчитат в максимална степен принципа за поставяне на**

енергийната ефективност на първо място и необходимостта от изграждане на устойчива и неутрална по отношение на климата енергийна система, като се взема предвид принципът за ефективност на разходите. Държавите членки следва да вземат предвид наскоро публикуваните препоръка и насоки относно прилагането на принципа¹, в които се обяснява как решенията относно планирането, политиката и инвестициите могат да намалят потреблението на енергия в редица ключови сектори, включително транспорта^{1а}.

^{1а} Препоръка (ЕС) 2021/1749 на Комисията от 28 септември 2021 г. относно принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място: от принципите към практиката — Насоки и примери за прилагането на принципа при вземането на решения в енергийния сектор и извън него.

Изменение 46

Предложение за регламент Съображение 40

Текст, предложен от Комисията

(40) За да се насърчат алтернативните горива и да се развие съответната инфраструктура, националните рамки за политиката следва да съдържат подробни стратегии за насърчаване на алтернативните горива в сектори, които е трудно да бъдат декарбонизирани, като например въздухоплаването, морският транспорт, транспортът по вътрешните водни пътища, както и железопътният транспорт в тези сегменти от мрежата, които не могат да бъдат електрифицирани. По-специално

Изменение

(40) За да се насърчат алтернативните горива и да се развие съответната инфраструктура, националните рамки за политиката следва да съдържат подробни стратегии за насърчаване на алтернативните горива в сектори, които е трудно да бъдат декарбонизирани, като например въздухоплаването, морският транспорт, транспортът по вътрешните водни пътища, както и железопътният транспорт в тези сегменти от мрежата, които не могат да бъдат електрифицирани. По-специално

държавите членки следва да разработят ясни стратегии за декарбонизация на транспорта по вътрешните водни пътища по трансевропейската транспортна мрежа в тясно сътрудничество със съответните държави членки. Следва също така да бъдат разработени дългосрочни стратегии за декарбонизация за пристанищата и летищата *от трансевропейската транспортна мрежа*, по-специално с акцент върху разгръщането на инфраструктура за плавателни съдове и въздухоплавателни средства с ниски и нулеви емисии, както и за железопътни линии, които *няма да бъдат* електрифицирани. Въз основа на тези стратегии Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед определянето на допълнителни задължителни цели за тези сектори.

Изменение 47

Предложение за регламент Съображение 40 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

държавите членки следва да разработят ясни стратегии за декарбонизация на транспорта по вътрешните водни пътища по трансевропейската транспортна мрежа в тясно сътрудничество със съответните държави членки. Следва също така да бъдат разработени дългосрочни стратегии за декарбонизация за пристанищата и летищата, по-специално с акцент върху разгръщането на инфраструктура за плавателни съдове и въздухоплавателни средства с ниски и нулеви емисии, както и за железопътни линии, които *не са* електрифицирани. Въз основа на тези стратегии Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед определянето на допълнителни задължителни цели за тези сектори.

Изменение

(40а) Националната рамка на политиката следва да включва план за разгръщането в сътрудничество с пристанищата, в който подробно се описва публичното финансиране за осигуряването на брегово електрозахранване и необходимия мрежов капацитет. С оглед на правната сигурност и дългосрочното планиране обхватът на задължителните изисквания за бреговото електрозахранване следва да бъде определен при влизането в сила на настоящия регламент. Националните рамки на политиката следва да бъдат разработвани така, че да се остави достатъчно време за разгръщането на инфраструктурата за брегово електрозахранване, която е

необходима, за да се спазят изискванията, определени в настоящия регламент. След като дадено пристанище попадне веднъж в обхвата на настоящия регламент, то следва да остане в този обхват.

Изменение 48

Предложение за регламент Съображение 41

Текст, предложен от Комисията

(41) Държавите членки следва да използват широк набор от регулаторни и нерегулаторни стимули и мерки за постигане на задължителните цели и да прилагат своите национални рамки за политиката в тясно сътрудничество с участниците от частния сектор, които следва да играят ключова роля в подпомагането на развитието на инфраструктура за алтернативни горива.

Изменение

(41) Държавите членки следва да използват широк набор от **основани на пазара** регулаторни и нерегулаторни стимули и мерки за постигане на задължителните цели и да прилагат своите национални рамки за политиката в тясно сътрудничество с участниците от частния сектор, които следва да играят ключова роля в подпомагането на развитието на инфраструктура за алтернативни горива.

Изменение 49

Предложение за регламент Съображение 41 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(41a) Държавите членки, в които няма подходящи схеми за стимулиране, следва да предприемат всички необходими действия с оглед на различната си отправна позиция в усилията си за насърчаване на устойчивите видове транспорт. Следва да се отдели особено внимание на общинските и регионалните органи, които може да улеснят навлизането на превозни средства, използващи алтернативни горива, чрез специални данъчни стимули,

*процедурите за възлагане на
обществени поръчки или местни
разпоредби относно движението по
пътищата.*

Изменение 50

Предложение за регламент Съображение 42

Текст, предложен от Комисията

(42) Съгласно Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁸ за екологично чисти автобуси с нулеви емисии са запазени минимални национални дялове от обществените поръчки, като екологично чисти автобуси са тези, които използват алтернативни горива, както е определено в член 2, точка 3 от настоящия регламент. Тъй като, за да бъдат постигнати тези цели, все повече органи и оператори от сферата на обществения транспорт преминават към **екологично чисти** автобуси с нулеви емисии, държавите членки следва да включат целенасоченото насърчаване и развитие на необходимата автобусна инфраструктура като ключов елемент в своите национални рамки за политиката. Държавите членки следва да създадат и поддържат подходящи инструменти за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и за служебни автомобилни паркове, по-специално за екологично чисти автобуси и автобуси с нулеви емисии на местно равнище.

⁵⁸ Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ L 120,

Изменение

(42) Съгласно Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁵⁸ за екологично чисти автобуси с нулеви емисии са запазени минимални национални дялове от обществените поръчки, като екологично чисти автобуси са тези, които използват алтернативни горива, както е определено в член 2, точка 3 от настоящия регламент. Тъй като, за да бъдат постигнати тези цели, все повече органи и оператори от сферата на обществения транспорт преминават към автобуси с **ниски и** нулеви емисии, държавите членки следва да включат целенасоченото насърчаване и развитие на необходимата автобусна инфраструктура като ключов елемент в своите национални рамки за политиката. Държавите членки следва да създадат и поддържат подходящи инструменти за насърчаване на разгръщането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и за служебни автомобилни паркове, по-специално за екологично чисти автобуси и автобуси с нулеви емисии на местно равнище.

⁵⁸ Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ L 120,

Изменение 51

Предложение за регламент Съображение 43

Текст, предложен от Комисията

(43) Поради **нарастащото многообразие на видовете горива** за моторни превозни средства, свързано с **увеличаващата се пътна** мобилност на гражданите в целия Съюз, е необходимо на ползвателите на превозни средства да се предоставя ясна и лесна за разбиране информация за наличните горива на станциите за презареждане и за съвместимостта на техните превозни средства с различните горива или зарядни точки на пазара в Съюза. Държавите членки следва да могат да решат да приложат тези информационни мерки и за превозните средства, пуснати на пазара преди 18 ноември 2016 г.

Изменение

(43) Поради **нарастащата устойчивост по отношение на всеки вид гориво, както и многообразието на използването на** моторни превозни средства (**индивидуално, колективно и споделено**), свързано с **увеличаващото се съчетаване на различни видове транспорт, за да се гарантира** мобилност на гражданите в целия Съюз, е необходимо на ползвателите на превозни средства да се предоставя ясна и лесна за разбиране информация за наличните горива на станциите за презареждане и за съвместимостта на техните превозни средства с различните горива или зарядни точки на пазара в Съюза. Държавите членки следва да могат да решат да приложат тези информационни мерки и за превозните средства, пуснати на пазара преди 18 ноември 2016 г.

Изменение 52

Предложение за регламент Съображение 44

Текст, предложен от Комисията

(44) Ясната и лесно съпоставима информация относно цените на различните горива би могла да изиграе важна роля за това ползвателите да могат да направят по-точна преценка за относителните разходи за отделните горива, налични на пазара. Ето защо

Изменение

(44) Ясната и лесно съпоставима информация относно цените на различните горива би могла да изиграе важна роля за това ползвателите да могат да направят по-точна преценка за относителните разходи за отделните горива, налични на пазара. Ето защо

сравнението на единичните цени *на някои алтернативни и конвенционални горива, изразено* като „цена на горивото за 100 km“, следва да бъде посочвано с информационна цел във всички станции за презареждане със съответното гориво.

Изменение 53

Предложение за регламент Съображение 45

Текст, предложен от Комисията

(45) Необходимо е на потребителите да се предоставя достатъчно информация относно географското местоположение, характеристиките и услугите, предлагани в публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива, обхванати от настоящия регламент. Поради това държавите членки следва да гарантират, че операторите или собствениците на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво предоставят съответните статични и динамични данни. Следва да бъдат определени изискванията относно видовете данни по отношение на наличността и достъпността на съответните данни, свързани със зареждането с електроенергия и презареждането с гориво, въз основа на резултатите от действието в подкрепа на програмата за „Събиране на данни, свързани със зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и с уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ („IDACS“).

сравнението на единичните цени, *изразени* като *kWh при ad hoc зареждане на електрически превозни средства*, следва да бъде посочвано с информационна цел във всички станции за презареждане със съответното гориво.

Изменение

(45) Необходимо е на потребителите да се предоставя достатъчно информация относно географското местоположение, характеристиките и услугите, предлагани в публично достъпните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива, обхванати от настоящия регламент. Поради това държавите членки следва да гарантират, че операторите или собствениците на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво предоставят съответните статични и динамични данни **безплатно, тоест данните, докладвани в националните системи съгласно член 18 от настоящия регламент, които следва да бъдат включени и в хармонизирана система за целия ЕС. Тогава тези данни могат да бъдат използвани от трети страни, включително доставчици на услуги по агрегиране и оптимизация на потреблението, както и за сравняване от потребителите и за услуги за информация относно станциите за зареждане, по-специално тяхното местоположение, цена ad hoc, наличност и други полезни за потребителите параметри, при надлежно зачитане на изискванията за защита на данните.** Следва да бъдат определени

изисквания относно видовете данни по отношение на наличността и достъпността на съответните данни, свързани със зареждането с електроенергия и презареждането с гориво, въз основа на резултатите от действието в подкрепа на програмата за „Събиране на данни, свързани със зарядните точки и точките за презареждане с алтернативни горива и с уникалните идентификационни кодове за електромобилност на участниците“ („IDACS“).

Изменение 54

Предложение за регламент Съображение 46

Текст, предложен от Комисията

(46) Данните следва да играят основна роля за адекватното функциониране на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Форматът, честотата и качеството на предоставяните данни и на достъпа до тях обуславят общото качество на екосистема на инфраструктура за алтернативни горива, която отговаря на нуждите на ползвателите. Освен това тези данни следва да бъдат достъпни по съгласуван начин във всички държави членки. Ето защо данните следва да се предоставят в съответствие с изискванията, определени в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁵⁹, по отношение на националните звена за достъп.

Изменение

(46) Данните следва да играят основна роля за адекватното функциониране на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Форматът, честотата и качеството на предоставяните данни и на достъпа до тях обуславят общото качество на екосистема на инфраструктура за алтернативни горива, която отговаря на нуждите на ползвателите. Освен това тези данни следва да бъдат достъпни по съгласуван начин във всички държави членки. Ето защо данните следва да се предоставят в съответствие с изискванията, определени в Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁵⁹, по отношение на националните звена за достъп. ***За услугите, позволяващи безпроблемно пътуване в рамките на Съюза, следва също да се създаде система за целия Съюз, която да тегли стандартизирана информация от националните системи.***

⁵⁹ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

⁵⁹ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

Изменение 55

Предложение за регламент Съображение 52

Текст, предложен от Комисията

(52) При прилагането на настоящия регламент Комисията следва да се консултира със съответните експертни групи, по-специално с Форума за устойчив транспорт и с Европейския форум за устойчиво корабоплаване. Такава консултация с експерти е особено важна, когато Комисията възнамерява да приема делегирани актове или актове за изпълнение съгласно настоящия регламент.

Изменение

(52) При прилагането на настоящия регламент Комисията следва да се консултира **с широк кръг от заинтересовани страни, включително организации на потребителите, както и** със съответните експертни групи, по-специално с Форума за устойчив транспорт и с Европейския форум за устойчиво корабоплаване. Такава консултация с експерти е особено важна, когато Комисията възнамерява да приема делегирани актове или актове за изпълнение съгласно настоящия регламент.

Изменение 56

Предложение за регламент Съображение 54

Текст, предложен от Комисията

(54) Пазарът на алтернативни горива, и по-специално на горива с нулеви емисии, все още е на ранен етап на развитие, а технологиите напредват бързо. Това вероятно ще засегне търсенето на алтернативни горива и следователно на инфраструктура за алтернативни горива в различните

Изменение

(54) Пазарът на алтернативни горива, и по-специално на горива с **ниски и** нулеви емисии, все още е на ранен етап на развитие, а технологиите напредват бързо, **като някои технологии вече са на разположение**. Това вероятно ще засегне търсенето на алтернативни горива и следователно на

видове транспорт. Поради това Комисията следва да преразгледа настоящия регламент до края на 2026 г., по-специално по отношение на определянето на цели за електрическите зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, както и на цели за инфраструктурата за алтернативни горива за плавателни съдове с нулеви емисии и въздухоплавателни средства във водния транспорт и въздухоплаването

инфраструктура за алтернативни горива в различните видове транспорт. Поради това Комисията следва да преразгледа настоящия регламент до края на 2026 г., **в съответствие с целта за неутралност по отношение на климата, въз основа на анализ на актуалното технологично развитие и готовността на пазара и като се вземат предвид националните рамки на политиката**, по-специално по отношение на определянето на цели за електрическите зарядни точки за тежкотоварни превозни средства, както и на цели за инфраструктурата за алтернативни горива за плавателни съдове с нулеви емисии и въздухоплавателни средства във водния транспорт и въздухоплаването, **като надлежно се вземат предвид правната сигурност и предвидимостта за сектора, улесняването на дългосрочните инвестиции и избягването на създаването на блокирани активи. Преразглеждането следва да включва всички алтернативни горива, а търсенето на инфраструктура следва да се съгласува с потенциалната бързина на навлизането.**

Изменение 57

Предложение за регламент Съображение 54 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(54 а) Като се има предвид значителният дял на автомобилния транспорт в крайното потребление на енергия в ЕС, принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място следва да бъде отразен в решенията относно политиката, планирането и инвестициите, свързани с разгръщането на инфраструктура за

зареждане с електроенергия и презареждане с алтернативни горива, както е посочено в Директива 2012/27/ЕС [преразгледаната Директива за енергийната ефективност], съгласно която принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място следва да се взема предвид във всички сектори.

Изменение 58

Предложение за регламент Съображение 55 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(55а) В допълнение към принципите на субсидиарност и пропорционалност, принципът на отмяна на предишни тежести при въвеждане на нови следва да бъде част от процедурата за преразглеждане. Принципът на отмяна на предишни тежести при въвеждане на нови е важен инструмент, чиято цел е да се облекчава административната и регулаторната тежест и който следва да бъде допълнен от качествени мерки, за да се осигури съобразено с бъдещето и ефективно законотворчество в съответствие с дългосрочните цели на ЕС.

Изменение 59

Предложение за регламент Съображение 55 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(55б) Регламентът за инфраструктурата за алтернативни горива е част от пакета „Подготвени за цел 55“, който също ще има

множество последици за Съюза, включително по отношение на конкурентоспособността, създаването на работни места, цените на превоза на товари, покупателната способност на домакинствата, постигането на целите в областта на климата и мащаба на изместването на въглеродни емисии. Поради това следва редовно да се извършва цялостна оценка.

Изменение 60

Предложение за регламент Член 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. С настоящия регламент се определят задължителни национални цели за разгръщането на достатъчна инфраструктура за алтернативни горива за пътни превозни средства, плавателни съдове и *спрели* въздухоплавателни средства в Съюза. С него се установяват общи технически спецификации и изисквания относно информацията за ползвателите, предоставянето на данни и изискванията за плащане за инфраструктурата за алтернативни горива.

Изменение

1. С настоящия регламент се определят задължителни национални цели за разгръщането на достатъчна инфраструктура за алтернативни горива за пътни превозни средства, плавателни съдове и въздухоплавателни средства в Съюза. С него се установяват общи технически спецификации и изисквания относно информацията за ползвателите, предоставянето на данни и изискванията за плащане за инфраструктурата за алтернативни горива.

Изменение 61

Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – точка 3 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

(3) „алтернативни горива“ означава горива или енергийни източници, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени източници при енергоснабдяването на транспорта и

Изменение

(3) „алтернативни горива“ означава горива или енергийни източници, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени **и газови** източници при енергоснабдяването на

имат способността да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, в т.ч.:

транспорта и имат способността да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, в т.ч.:

Изменение 62

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 3 – буква а – ввводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

а) „алтернативни горива за превозни средства, **плавателни съдове и въздухоплавателни средства** с нулеви емисии“:

Изменение 63

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 3 – буква а – тире 2 (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– водород,

– водород **и горива, получени от водород,**

Изменение 64

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 3 – буква а – тире 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– **амоняк,**

заличава се

Изменение 65

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 3 – буква б – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– синтетични и парафинови

– синтетични и парафинови

горива, включително амоняк,
произведени с енергия от възобновяеми
източници,

горива, включително амоняк,
произведени с енергия от възобновяеми
източници, **както и възобновяеми
горива с небиологичен произход,**

Изменение 66

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 3 – буква в – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) „алтернативни изкопаеми
горива“ за преходен етап:

в) „алтернативни изкопаеми
горива“ за **бърз** преходен етап:

Изменение 67

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 3 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

***Подобни алтернативни изкопаеми
горива за бърза преходна фаза за
превозните средства с ниски емисии
могат да бъдат смесвани с
постепенно увеличаващи се дялове на
възобновяемите горива, включително
техните заместители от биологичен
произход, като втечен биометан,
био-СПГ и био-ВПП.***

Изменение 68

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

***(3а) „инфраструктура за
алтернативни горива“ означава всяка
инфраструктура, която позволява
презареждане с гориво или зареждане***

с електроенергия на различни видове превозни средства или видове транспорт с алтернативни горива, които могат значително да допринесат за декарбонизация и подобряване на екологичните показатели на транспортния сектор;

Изменение 69

Предложение за регламент Член 2 – алинея 1 – точка 4

Текст, предложен от Комисията

(4) „летище *от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа*“ означава летище, посочено и категоризирано в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;

Изменение

(4) „летище“ означава *всяко гражданско летище съгласно определението в член 2, параграф 1 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета;*

Изменение 70

Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – точка 14

Текст, предложен от Комисията

(14) „цифрово свързана зарядна точка“ означава зарядна точка, която може да изпраща и получава информация в реално време, да комуникира двупосочно с електроенергийната мрежа и електрическото превозно средство, и която може да бъде наблюдавана и контролирана от разстояние, включително за започване и спиране на зарядната сесия и за измерване на потоците на електроенергията;

Изменение

(14) „цифрово свързана зарядна точка“ означава зарядна точка, която може да изпраща и получава информация в реално време, да комуникира двупосочно с електроенергийната мрежа и електрическото превозно средство, *и със система за енергийно управление на сгради, ако е приложимо*, и която може да бъде наблюдавана и контролирана от разстояние, включително за започване и спиране на зарядната сесия и за измерване на потоците на електроенергията;

Изменение 71

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 29 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(29а) „логистичен център“ означава пространство в определена зона, в което всички дейности, свързани с транспорта, логистиката и разпространението на стоки – както за национален, така и за международен транзит, се извършват от различни оператори с търговска цел; операторите могат да бъдат собственици или наематели на сгради и съоръжения (складове, разпределителни центрове, складови площи, офиси, услуги за превоз с камиони и др.);

Изменение 72

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 33

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(33) „оператор на зарядна точка“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на зарядна точка, който предоставя услуга за зареждане с електроенергия на *крайни ползватели, включително от името и за сметка на доставчик на услуги за мобилност;*

(33) „оператор на зарядна точка“ означава субект, отговарящ за управлението и експлоатацията на зарядна точка, който предоставя услуга за зареждане с електроенергия на *доставчици на услуги за мобилност, които от своя страна предоставят услуги за зареждане на краен потребител или крайни потребители;*

Изменение 73

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 35 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(35а) „платежна карта“ означава платежна услуга, която работи въз основа на физическа или цифрова дебитна или кредитна карта и включва платежни карти, регистрирани в смартфон приложение;

Изменение 74

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 35 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(35б) „платежна услуга“ означава платежна услуга съгласно определението в член 4, параграф 3 от Директива (ЕС) 2015/2366;

Изменение 75

Предложение за регламент
Член 2 – параграф 1 – точка 38

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(38) „публично достъпна инфраструктура за алтернативни горива“ означава инфраструктура за алтернативни горива, разположена на **обществено достъпна** площадка или в **обществено достъпно** помещение, независимо дали **инфраструктурата за алтернативни горива** се намира в имот, публична или частна собственост, дали се прилагат ограничения или условия по отношение на достъпа до площадката или помещението и независимо от приложимите условия за използване на инфраструктурата за алтернативни горива;

(38) „публично достъпна инфраструктура за алтернативни горива“ означава инфраструктура за алтернативни горива, разположена на площадка или в помещение, **които са обществено достъпни най-малко осем часа дневно или шест дена в седмицата с време на активно ползване от най-малко 98%**, независимо дали **то** се намира в имот, публична или частна собственост, дали се прилагат ограничения или условия по отношение на достъпа до площадката или помещението и независимо от приложимите условия за използване на инфраструктурата за алтернативни

горива;

Изменение 76

Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – точка 49

Текст, предложен от Комисията

(49) „точка за презареждане с гориво“ означава съоръжение за презареждане с гориво, предназначено за снабдяване с течено или газообразно алтернативно гориво чрез стационарна или подвижна инсталация, което е в състояние да презарежда с гориво само по едно превозно средство в даден момент;

Изменение

(49) „точка за презареждане с гориво“ означава съоръжение за презареждане с гориво, предназначено за снабдяване с течено или газообразно алтернативно гориво чрез стационарна или подвижна инсталация, което е в състояние да презарежда с гориво само по едно превозно средство, **платателен съд или въздухоплатателно средство** в даден момент;

Изменение 77

Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – точка 54 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(54а) „общност за възобновяема енергия“ означава общност съгласно определението в член 2, точка 16 от Директива (ЕС) 2018/2001;

Изменение 78

Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – точка 57

Текст, предложен от Комисията

(57) „кораб на котвена стоянка“ означава **кораб на котвена стоянка съгласно определението в член 3, буква н) от Регламент (ЕС) № 2015/757;**

Изменение

(57) „кораб на котвена стоянка“ означава **кораб, който е стабилно акостиран или закотвен в пристанище, попадащо под юрисдикцията на държава членка, докато товари, разтоварва или нощува, включително времето,**

прекарано извън товарните операции;

Изменение 79

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 58

Текст, предложен от Комисията

(58) „брегово електрозахранване“ означава подаване на електроенергия от брега, посредством стандартизиран интерфейс, на морски кораби или плавателни съдове по вътрешните водни пътища на пристан;

Изменение

(58) „брегово електрозахранване“ означава **предоставяне на услуга, състояща се от множество елементи, включително** подаване на електроенергия от брега, посредством стандартизиран интерфейс, на морски кораби или плавателни съдове по вътрешните водни пътища на пристан **чрез стационарна, плаваща или подвижна инсталация, в т.ч. подвижни батерии;**

Изменение 80

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 59

Текст, предложен от Комисията

(59) „интелигентно зареждане“ означава операция за зареждане с електроенергия, при която големината на тока, подаван на акумулаторната батерия, се регулира в реално време въз основа на информация, получена чрез електронна комуникация;

Изменение

(59) „интелигентно зареждане“ означава операция за зареждане с електроенергия, при която големината на тока, подаван на акумулаторната батерия, се регулира в реално време въз основа на информация, получена чрез **стандартизиран протокол за** електронна комуникация; **интелигентното зареждане може да се осъществява при нормални скорости на зареждане, както и по време на бързо зареждане чрез реакция на динамичните ценови сигнали или оптимизиране на потока на енергия;**

Изменение 81

Предложение за регламент

Член 2 – параграф 1 – точка 59 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(59а) „соларно електрическо превозно средство“ означава моторно превозно средство със задвижване, включващо поне една непериферна електрическа машина в качеството на преобразувател на енергия с презаредима електрическа система за акумулиране на енергия, която може да бъде зареждана от външен източник, и с интегрирани в превозното средство фотоволтаични панели;

Изменение 82

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – алинея 1 – тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– се разполагат публично достъпни зарядни станции за лекотоварни превозни средства, отговарящи в достатъчна степен на навлизащите електрически лекотоварни превозни средства;

– се разполагат публично достъпни зарядни станции за лекотоварни превозни средства, отговарящи в достатъчна степен на навлизащите електрически лекотоварни превозни средства, **включително пътнически автомобили и леки търговски превозни средства;**

Изменение 83

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – алинея 1 – тире 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- **най-малко една зарядна станция в заряден център в градските райони и по основната и**

широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа е предназначена за леки търговски превозни средства с ремарке, като се вземат предвид специалните потребности, свързани с обема на товарното пространство, използвано от тези превозни средства;

Изменение 84

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – алинея 1 – тире 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- е осигурен достатъчен брой публично достъпни зарядни станции за лекотоварни превозни средства за интелигентно и двупосочно зареждане.

Изменение 85

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – алинея 1 – тире 2 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

- районите с голяма гъстота на населението и с въведени на регионално равнище електрически лекотоварни превозни средства се вземат под внимание с приоритет при развитието на мрежата и поставянето на по-високи цели;

Изменение 86

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – алинея 2 – буква а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а) за всяко регистрирано на тяхна

а) за всяко регистрирано на тяхна

територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко 1 kW чрез публично достъпни зарядни станции; **и**

територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко 1 kW чрез публично достъпни зарядни станции, **ако делът на електрическите превозни средства на държава членка от общия предвиден автомобилен парк е над 10%**; **и**

за всяко регистрирано на тяхна територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко 1,5 kW чрез публично достъпни зарядни станции, ако делът на електрическите превозни средства на държава членка от общия предвиден автомобилен парк е над 7,5% и под 10%; **и**

за всяко регистрирано на тяхна територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко 2 kW чрез публично достъпни зарядни станции, ако делът на електрическите превозни средства на държава членка от общия предвиден автомобилен парк е над 5% и под 7,5%; **и**

за всяко регистрирано на тяхна територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от най-малко 2,5 kW чрез публично достъпни зарядни станции, ако делът на електрическите превозни средства на държава членка от общия предвиден автомобилен парк е над 2,5% и под 5%; **и**

за всяко регистрирано на тяхна територия електрическо лекотоварно превозно средство, задвижвано с акумулаторна батерия, е осигурена обща изходна мощност от

най-малко 3 kW чрез публично достъпни зарядни станции, ако делът на електрическите превозни средства на държава членка от общия предвиден автомобилен парк е под 2,5%;

Изменение 87

Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – алинея 2 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) за всяко регистрирано на тяхна територия хибридно лекотоварно превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа е осигурена обща изходна мощност от най-малко **0,66 kW** чрез публично достъпни зарядни станции.

Изменение

б) за всяко регистрирано на тяхна територия хибридно лекотоварно превозно средство с възможност за включване към електрическата мрежа е осигурена обща изходна мощност от най-малко **2 kW** чрез публично достъпни зарядни станции.

Изменение 88

Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – алинея 2 – буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) без да се засягат букви а) и в) от настоящия параграф, държавите членки гарантират разполагането на минимално количество инфраструктура за зареждане с електроенергия на национално равнище, което е достатъчно за:

- 2% от електрическите превозни средства от общия предвиден автомобилен парк до 31 декември 2025 г.;*
- 5% от електрическите превозни средства от общия предвиден автомобилен парк до 31 декември 2027 г.;*
- 10% от електрическите превозни средства от общия предвиден*

*автомобилен парк до 31 декември
2030 г.*

Изменение 89

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 2 – буква а – уводна част

Текст, предложен от Комисията

а) по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг се разполагат предназначени за лекотоварни превозни средства публично достъпни зарядни центрове, отговарящи на следните изисквания:

Изменение

а) по протежение на основната **и широкообхватната** трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг се разполагат предназначени за лекотоварни превозни средства публично достъпни зарядни центрове, отговарящи на следните изисквания:

Изменение 90

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 2 – буква а – подточка i

Текст, предложен от Комисията

(i) до 31 декември 2025 г. всеки заряден център разполага с изходна мощност най-малко **300 kW** и включва поне **една** зарядна станция с индивидуална мощност от най-малко **150 kW**;

Изменение

(i) до 31 декември 2025 г. всеки заряден център разполага с изходна мощност най-малко **600 kW** и включва поне **две** зарядна станция с индивидуална мощност от най-малко **300 kW**;

Изменение 91

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 2 – буква а – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

(ii) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко **600 kW** и включва поне **две** зарядни станции с

Изменение

(ii) до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко **1200 kW** и включва поне **четири** зарядни станции с

индивидуална мощност най-малко **150**
kW;

индивидуална мощност най-малко **300**
kW;

Изменение 92

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 2 – буква б – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) **по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние 60 km един от друг се разполагат** публично достъпни зарядни центрове, предназначени за лекотоварни превозни средства, отговарящи на **следните изисквания:**

б) **в съответствие с клъстерите са разположени** публично достъпни зарядни центрове, предназначени за лекотоварни превозни средства, отговарящи на **изискванията на параграф 2, буква а), точки i) и ii):**

Изменение 93

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 2 – буква б – подточка i

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(i) **до 31 декември 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 300 kW и включва поне една зарядна станция с индивидуална мощност от най-малко 150 kW;**

(i) **в радиус от 5 км в градски зони;**

Изменение 94

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 2 – буква б – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(ii) **до 31 декември 2035 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност най-малко 600 kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност от най-малко**

(ii) **при съществуващ път в радиус от 60 км в слабо населени места.**

150 kW.

Изменение 95

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 2 – алинея 1 (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки могат да отчитат зарядните центрове по параграфи 3а, 3в и 3д от настоящия член към целта на кълстера.

Изменение 96

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. Държавите членки гарантират, че търговските сгради с обществени паркинги отговарят на съответните изисквания на [ДЕХС].

Изменение 97

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3б. Държавите членки гарантират, че до 2030 г. на обществено достъпни паркоместа, които обикновено се използват за продължително паркиране, поне половината позволяват интелигентно и двупосочно зареждане.

Изменение 98

Предложение за регламент
Член 3 – параграф 3 в (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3в. Когато зарядният център обслужва както лекотоварни, така и тежкотоварни превозни средства, той и намиращите се в него зарядни станции се считат за публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия както на лекотоварни, така и на тежкотоварни пътни превозни средства, при условие че общата инсталирана мощност и видът на зарядните устройства отговарят на изискванията за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства.

Изменение 99

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – буква а – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а) по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 60 km един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства, които отговарят на следните изисквания:

а) по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 60 km един от друг **и като се отчитат местните условия**, се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства, които отговарят на следните изисквания:

Изменение 100

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – буква а – подточка i

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(i) до **31 декември** 2025 г. всеки заряден център осигурява изходна

(i) до **1 юли** 2025 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от

мощност от най-малко **1400 kW** и включва поне **една зарядна станция** с индивидуална мощност най-малко **350 kW**;

най-малко **5000 kW** и включва поне **четири зарядни станции** с индивидуална **изходна** мощност най-малко **350 kW** и **най-малко четири зарядни станции с индивидуална изходна мощност най-малко 800 kW**;

Изменение 101

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – буква а – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

(ii) до **31 декември** 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко **3500 kW** и включва поне **две** зарядни станции с индивидуална мощност най-малко **350 kW**;

Изменение

(ii) до **1 юли** 2030 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко **6500 kW** и включва поне **четири** зарядни станции с индивидуална мощност най-малко **1200 kW**;

Изменение 102

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – буква б – уводна част

Текст, предложен от Комисията

б) по протежение на широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 100 km един от друг се разполагат публично достъпни зарядни центрове за тежкотоварни превозни средства, които отговарят на следните изисквания:

Изменение

б) по протежение на широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа във всяка посока на движение на максимално отстояние от 100 km един от друг, **като се отчитат местните условия**, се разполагат публично достъпни зарядни центрове **специално** за тежкотоварни превозни средства, които отговарят на следните изисквания:

Изменение 103

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – буква б – подточка i

Текст, предложен от Комисията

i) до **31 декември 2030** г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 1400 kW и включва поне **една зарядна станция** с индивидуална мощност най-малко 350 kW;

Изменение

i) до **1 юли 2027** г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 1400 kW и включва поне **две зарядни станции** с индивидуална мощност най-малко 350 kW;

Изменение 104

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – буква б – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

ii) до **31 декември 2035** г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко **3500** kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност най-малко **350** kW;

Изменение

ii) до **1 юли 2030** г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко **3000** kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност най-малко **800** kW;

Изменение 105

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – буква б – подточка ii а (нова)

Текст, предложен от Комисията

iii) до 1 юли 2035 г. всеки заряден център осигурява изходна мощност от най-малко 5000 kW и включва поне две зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 1200 kW;

Изменение

Изменение 106

Предложение за регламент

Член 4 – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) до 31 декември **2030** г. във всяка

Изменение

в) до 31 декември **2025** г. във всяка

безопасна и сигурна зона за паркиране *е инсталирана* поне *една зарядна станция* за тежкотоварни превозни средства с изходна мощност най-малко 100 kW;

безопасна и сигурна зона за паркиране *са инсталирани* поне *две зарядни станции* за тежкотоварни превозни средства с изходна мощност най-малко 100 kW *за интелигентно и двупосочно зареждане*;

Изменение 107

Предложение за регламент Член 4 – параграф 1 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) до 31 декември 2030 г. във всяка безопасна и сигурна зона за паркиране са инсталирани поне четири зарядни станции за тежкотоварни превозни средства с изходна мощност най-малко 100 kW за интелигентно и двупосочно зареждане;

Изменение 108

Предложение за регламент Член 4 – параграф 1 – буква г

Текст, предложен от Комисията

Изменение

г) до 31 декември 2025 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с обща мощност от най-малко **600 kW**, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко **150 kW**;

г) до 31 декември 2025 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с обща мощност от най-малко **1200 kW**, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко **300 kW**;

Изменение 109

Предложение за регламент Член 4 – параграф 1 – буква д

Текст, предложен от Комисията

д) до **31 декември** 2030 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с обща мощност от най-малко **1200 kW**, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 150 kW;

Изменение 110

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 – буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение 111

Предложение за регламент
Член 4 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

д) до **1 юли** 2030 г. във всеки градски възел са разположени публично достъпни зарядни точки **специално** за тежкотоварни превозни средства с обща мощност от най-малко **2400 kW**, осигурена от зарядни станции с индивидуална мощност най-малко 150 kW **и най-малко две зарядни станции с индивидуална изходна мощност най-малко 350 kW**.

Изменение

да) до 31 декември 2025 г. във всеки логистичен център са разположени най-малко 20% станции за презареждане, публично достъпни зарядни точки за тежкотоварни превозни средства с индивидуална мощност от най-малко 350 kW, а до 31 декември 2030 г. — най-малко 40% станции за презареждане.

Изменение

1а. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 20 за изменение на настоящия регламент относно увеличаването на индивидуалната мощност, посочена в настоящия член, до най-малко 800 kW, при условие че общите технически

спецификации бъдат съответно допълнени в приложение II.

Изменение 112

Предложение за регламент Член 4 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

2. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния, посочени в букви а) и б).

Изменение

2. Съседните държави членки **предприемат необходимите мерки, за да** гарантират, че за трансграничните участъци от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа не са надвишени максималните отстояния, посочени в букви а) и б).

Изменение 113

Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Когато дадена зарядна станция за тежкотоварни превозни средства обслужва и двете посоки на движение по пътища с ниска гъстота на трафика, се счита, че тя отговаря на изискванията на настоящия член и за двете посоки, при условие че общата инсталирана мощност и броят на зарядните устройства отговарят на изискванията за едната посока на движение.

Изменение 114

Предложение за регламент Член 5 – параграф 2 – алинея 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Операторите на зарядни точки

2. Операторите на зарядни точки

предоставят в управляваните от тях публично достъпни зарядни точки възможност на крайните ползватели за зареждане на принципа ad hoc на техните електрически превозни средства, като използват широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За тази цел:

предоставят в управляваните от тях **и разположените от датата, посочена в член 24**, публично достъпни зарядни точки възможност на крайните ползватели за зареждане на принципа ad hoc на техните електрически превозни средства, като използват широко разпространен в Съюза платежен инструмент. За тази цел **те приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, поне чрез разплащателни карти, без да се засяга включването на допълнителни възможности за плащане;**

Изменение 115

Предложение за регламент Член 5 – параграф 2 – буква а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а) операторите на зарядни точки в публично достъпни зарядни станции с изходна мощност под 50 kW, внедрени от датата, посочена в член 24, приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

заличава се

- i) четци на платежни карти;**
- ii) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти;**
- iii) устройства, използващи интернет връзка, с която например може да бъде генериран код QR за случая, който да се използва за извършване на разплащателната операция;**

Изменение 116

Предложение за регламент Член 5 – параграф 2 – буква б

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) операторите на зарядни точки в публично достъпни зарядни станции с изходна мощност по-голяма или равна на 50 kW, вече разположени към датата, посочена в член 24, приемат електронни плащания чрез терминали и устройства, използвани за платежни услуги, включващи поне едно от следните:

заличава се

i) четци на платежни карти;

ii) устройства с безконтактни функционални възможности, които като минимум могат да разчитат платежни карти.

Изменение 117

Предложение за регламент Член 5 – параграф 2 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

От 1 януари 2027 г. нататък операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни станции с изходна мощност по-голяма или равна на 50 kW отговарят на изискването по буква б).

заличава се

Изменение 118

Предложение за регламент Член 5 – параграф 2 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Изискванията, определени в букви а) и б), не се прилагат за публично достъпни

Изискванията, определени в настоящия параграф, не се прилагат за

зарядни точки, за които не се изисква заплащане за услугата за зареждане.

публично достъпни зарядни точки, за които не се изисква заплащане за услугата за зареждане.

Изменение 119

Предложение за регламент Член 5 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни зарядни точки, **трябва да бъдат** логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни зарядни точки не разглеждат по различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, равнището на цените може да бъде различаващо се само по пропорционален начин въз основа на обективна обосновка.

Изменение

4. **Операторите на публично достъпни зарядни точки гарантират, че всеки доставчик на услуги за мобилност има достъп до управляваните от него зарядни станции по недискриминационен начин.** Цените, начислявани от операторите на публично достъпни зарядни точки, **са** логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни, **и се основават само на електроенергията, получена от превозното средство, като може да се приложи санкция за блокиране.** Операторите на публично достъпни зарядни точки не разглеждат по различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, **например когато зарядните точки се управляват от общности за енергия от възобновяеми източници,** равнището на цените може да бъде различаващо се само по **прозрачен и** пропорционален начин въз основа на обективна обосновка. **Държавите членки предприемат необходимите мерки за осигуряване на подходяща регулаторна рамка, която насърчава инвестициите и свободната конкуренция в интерес на ефикасността и разгръщането на зарядни точки.**

Изменение 120

Предложение за регламент Член 5 – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Държавите членки оправомощават националните регулаторни органи да приемат мерки, които гарантират, че няма да настъпи повишаване на цените, основано, наред с другото, на разстоянието до следващото зарядно устройство, степента на зареждане на батерията, марката на превозното средство или участието в система за плащане по договор. Националните регулаторни органи наблюдават ценообразуването и практиките на производителите на превозни средства и операторите на зарядни точки, обмислят подходящи мерки за запазване на конкуренцията и защита на потребителите и също така периодично докладват на Комисията.

Изменение 121

Предложение за регламент Член 5 – параграф 5 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5. Операторите на зарядни точки посочват на видно място във всички управлявани от тях публично достъпни зарядни станции цената ad hoc и всичките нейни компоненти, за да бъдат информирани крайните ползватели преди започването на зарядна сесия. **На видно място се обявяват най-малко следните ценови компоненти, ако е приложимо за зарядната станция:**

5. Операторите на зарядни точки посочват на видно място във всички управлявани от тях публично достъпни зарядни станции цената ad hoc и всичките нейни компоненти, за да бъдат информирани крайните ползватели преди започването на зарядна сесия.

Изменение 122

Предложение за регламент Член 5 – параграф 5 – тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– *цена на сесия,* *заличава се*

Изменение 123

Предложение за регламент Член 5 – параграф 5 – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– *цена на минута,* *заличава се*

Изменение 124

Предложение за регламент Член 5 – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. *В допълнение към цените за ad hoc зареждане се посочват и цените за зареждане по договор за kWh. Допълнителните ценови компоненти, които са предназначени да направляват поведението на паркиране или зареждане с електроенергия, се показват прозрачно и отделно.*

Изменение 125

Предложение за регламент Член 5 – параграф 5 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5б. *От датата, посочена в член 24,*

операторите на зарядни станции, които отговарят на изискванията на настоящия регламент, ясно показват, че станцията е част от европейската мрежа за алтернативна инфраструктура, наред с другото онлайн. На Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт в съответствие с член 20 за определяне на спецификациите на това хармонизирано изобразяване чрез указателни знаци и символи, които включват май-малко емблемата и знака на ЕС, както и наименованието на настоящия регламент и информацията, в случай че зарядната точка се е възползвала пряко или непряко от европейско финансиране, както и друга съответна информация в съответствие с Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета^{1а} и други специфични инструменти на ЕС за финансиране.

^{1а} Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика

Изменение 126

Предложение за регламент
Член 5 – параграф 6

Текст, предложен от Комисията

6. Цените, начислявани от доставчиците на услуги за мобилност на крайните ползватели, трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели цялата приложима ценова информация преди началото на зарядната сесия и конкретно за предстоящата зарядна сесия чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на ценовите компоненти, начислявани от оператора на зарядната точка, приложимите цени на услугата е-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от доставчика на услуги за мобилност. Таксите трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Не се начисляват допълнителни такси за трансгранична услуга е-роуминг.

Изменение

6. Цените, начислявани от доставчиците на услуги за мобилност на крайните ползватели, трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Доставчиците на услуги за мобилност предоставят на крайните ползватели цялата приложима ценова информация преди началото на зарядната сесия и конкретно за предстоящата зарядна сесия чрез свободно достъпни, широко използвани електронни средства, при ясно разграничаване на ценовите компоненти, начислявани от оператора на зарядната точка, приложимите цени на услугата е-роуминг и другите такси или начисления, прилагани от доставчика на услуги за мобилност. Таксите трябва да са логични, прозрачни и недискриминационни. Не се начисляват допълнителни такси, **например за услуги по калибриране, загуби на ефикасност или за трансгранична услуга е-роуминг.**

Изменение 127

Предложение за регламент Член 5 – параграф 7

Текст, предложен от Комисията

7. От датата, посочена в член 24, операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки са цифрово свързани.

Изменение

7. От датата, посочена в член 24, операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях **новоизградени или ремонтирани** публично достъпни зарядни точки са цифрово свързани, **тяхното местоположение и експлоатационно състояние са публично видими онлайн и те включват функцията е-роуминг. Всички съществуващи зарядни точки трябва да изпълнят това изискване до 1 януари 2025 г.**

Изменение 128

Предложение за регламент Член 5 – параграф 8

Текст, предложен от Комисията

8. От датата, посочена в член 24, операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях публично достъпни зарядни точки разполагат с функция за интелигентно зареждане.

Изменение

8. От датата, посочена в член 24, операторите на зарядни точки гарантират, че всички управлявани от тях **новоизградени** публично достъпни зарядни точки разполагат с функция за интелигентно зареждане. **Всички съществуващи зарядни точки трябва да изпълнят това изискване до 1 януари 2025 г. В допълнение към разпоредбата, посочена в член 14, параграф 4, обикновените публично достъпни зарядни точки имат способност за двупосочно зареждане, считано от датата, посочена в член 24.**

Изменение 129

Предложение за регламент Член 5 – параграф 9

Текст, предложен от Комисията

9. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че **в зоните за паркиране и почивка по** пътната трансевропейска транспортна мрежа, където е инсталирана инфраструктура за алтернативни горива, се използват подходящи указателни знаци, за да се даде възможност за лесно установяване на точното местоположение на инфраструктурата за алтернативни горива.

Изменение

9. **От датата, посочена в член 24,** държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че **по** пътната трансевропейска транспортна мрежа, където е инсталирана инфраструктура за алтернативни горива, се използват подходящи указателни знаци, за да се даде възможност за лесно установяване на точното местоположение на инфраструктурата за алтернативни горива. **Такива указателни знаци са разположени и на мястото, където е инсталирана такава инфраструктура за алтернативни горива.**

Изменение 130

Предложение за регламент Член 5 – параграф 11 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

11а. *Операторите на зарядни точки предоставят информация, която получават от операторите на преносни системи, доставчиците на електроенергия или чрез собствено производство на електроенергия, относно дела на електроенергията от възобновяеми източници и съдържанието на емисии на парникови газове по отношение на електроенергията, доставяна в управляваните от тях зарядни точки, в съответствие с разпоредбите на Директива 2019/944, приложение I.*

Тази информация се предоставя на крайните ползватели в цифров вид, включително чрез бордови компютри и приложения или на зарядната точка, както и на всички заинтересовани страни в съответствие с разпоредбите, предвидени в член 18 от настоящия регламент.

Изменение 131

Предложение за регламент Член 5 – параграф 11 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

11б. *Операторите гарантират, че управляваните от тях зарядни точки са в добро работно състояние по време на тяхната търговска експлоатация, че изискванията, посочени в параграфи 2 – 5, винаги са на разположение на крайните*

ползватели, както и че тези данни са налични в съответствие с член 18 от настоящия регламент.

Изменение 132

Предложение за регламент Член 6 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки гарантират, че до 31 декември **2030** г. на тяхната територия е внедрен минималният брой публично достъпни станции за презареждане с водород.

Изменение

1. Държавите членки гарантират, че до 31 декември **2027** г. на тяхната територия е внедрен минималният брой публично достъпни станции за презареждане с водород.

Изменение 133

Предложение за регламент Член 6 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

За целта държавите членки гарантират, че до 31 декември **2030** г. по основната **и широкообхватната** трансевропейска транспортна мрежа на отстояние от най-много 150 km една от друга са разположени публично достъпни станции за презареждане с водород с минимален дебит 2 t/ден, които са оборудвани като минимум с колонка с налягане 700 бара. Течният водород се предоставя в публично достъпни станции за презареждане с гориво, разположени на максимално отстояние **450** km една от друга.

Изменение

За целта държавите членки гарантират, че до 31 декември **2027** г. по основната трансевропейска транспортна мрежа на отстояние от най-много 150 km една от друга са разположени публично достъпни станции за презареждане с водород с минимален дебит 2t/ден, които са оборудвани като минимум с колонка с налягане 700 бара. Течният водород се предоставя в публично достъпни станции за презареждане с гориво, разположени на максимално отстояние **350** km една от друга.

Изменение 134

Предложение за регламент Член 6 – параграф 1 – алинея 3

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки гарантират, че до 31 декември **2030** г. във всеки градски възел ще бъде разположена най-малко една публично достъпна станция за презареждане с водород. Ще бъде направен анализ на най-доброто местоположение на тези станции за зареждане, в който ще се разглежда по-специално разполагането им в мултимодални центрове, където биха могли да бъдат снабдявани и други видове транспорт.

Изменение 135

Предложение за регламент Член 6 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Съседните държави членки гарантират, че за трансграничните участъци от основната **и широкообхватната** трансевропейска транспортна мрежа не е надвишено максималното отстояние, посочено в параграф 1, втора алинея.

Изменение 136

Предложение за регламент Член 6 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Операторът на публично

Изменение

Държавите членки гарантират, че до 31 декември **2027** г. във всеки градски възел ще бъде разположена най-малко една публично достъпна станция за презареждане с водород. Ще бъде направен анализ на най-доброто местоположение на тези станции за зареждане, в който ще се разглежда по-специално разполагането им в мултимодални центрове, където биха могли да бъдат снабдявани и други видове транспорт.

Изменение

2. Съседните държави членки **приемат необходимите мерки, за да** гарантират, че за трансграничните участъци от основната трансевропейска транспортна мрежа не е надвишено максималното отстояние, посочено в параграф 1, втора алинея. **Комисията следва да вземе необходимите мерки, за да гарантира сътрудничеството с трети държави, по-специално кандидатите за членство в ЕС, както и третите държави, в които има транзитни коридори, свързващи държави членки.**

3. Операторът на публично

достъпна станция за зареждане или, в случай че операторът не е собственик — собственикът на дадена станция, в съответствие с договореностите между тях, гарантира, че станцията е **проектирана** така, **че** да обслужва леко- и тежкотоварни превозни средства. В товарните терминали операторите или собствениците на публично достъпните станции за презареждане с водород гарантират, че в тези станции се предоставя и течен водород.

Изменение 137

Предложение за регламент Член 7 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород, трябва да са логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород не разглеждат различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, равнището на цените може да бъде различаващо се само въз основа на обективна обосновка.

Изменение 138

Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – алинея 1 - уводна част

достъпна станция за зареждане или, в случай че операторът не е собственик — собственикът на дадена станция, в съответствие с договореностите между тях, гарантира, че станцията е **може също** така да обслужва леко- и тежкотоварни превозни средства. В товарните терминали операторите или собствениците на публично достъпните станции за презареждане с водород гарантират, че в тези станции се предоставя и течен водород.

Изменение

2. Цените, начислявани от операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород, трябва да са логични, лесно и ясно съпоставими, прозрачни и недискриминационни. Операторите на публично достъпни точки за презареждане с водород не разглеждат различен начин цените, начислявани на крайните ползватели, и цените, начислявани на доставчиците на услуги за мобилност, както и цените, начислявани на различните доставчици на услуги за мобилност. Когато е уместно, равнището на цените може да бъде различаващо се само **по прозрачен и пропорционален начин** въз основа на обективна обосновка.

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки гарантират, че в морските пристанища е осигурено минималното брегово електрозахранване за плаващи по море контейнеровози и пътнически кораби. За тази цел държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че **до 1 януари 2030 г.**:

Изменение 139

Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – алинея 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) **морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, които през предходните три години са приели средно на година над 50 морски контейнеровоза с тонаж над 5000 бруто тона**, разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да покрият **поне 90 % от въпросните електрически товари**;

Изменение 140

Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – алинея 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) **морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, в които през последните три години акостиранията на кораби ро-ро и високоскоростни пътнически кораби с тонаж над 5000 бруто тона са**

Изменение

1. Държавите членки гарантират, че в морските пристанища е осигурено минималното брегово електрозахранване за плаващи по море контейнеровози и пътнически кораби. За тази цел държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че **органице, управляващи пристанищата, осигуряват, че:**

Изменение

а) **до 1 януари 2025 г. всички морски пристанища** разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да покрият **търсенето на пътническите кораби и морските контейнеровози с тонаж над 400 бруто тона**;

Изменение

б) **до 1 януари 2030 г. всички морски пристанища** разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да **задоволяват търсенето на всички останали видове кораби с тонаж над 400 бруто тона**;

повече от 40 средно на година, разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да покрият поне 90 % от въпросните електрически товари;

Изменение 141

Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) морските пристанища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, в които през последните три години акостиранията на пътнически кораби, различни от ро-ро и високоскоростните пътнически кораби с тонаж над 5000 бруто тона са повече от 25 средно на година, разполагат с достатъчна мощност за брегово електрозахранване, за да покрият поне 90 % от въпросните електрически товари.

Изменение

в) изискванията за производство на електроенергия могат да бъдат удовлетворени чрез адекватни капацитети, осигурени от редица разположени на брега енергийни технологии, като електроснабдяване на сушата, сменяеми акумулаторни батерии или баржи за производство на електроенергия;

Изменение 142

Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

ва) държавите членки могат да оправомощават пристанищните органи да прилагат букви а), б) и в) не във всеки терминал, в съответствие с търсенето.

Изменение

Изменение 143

Предложение за регламент Член 9 – параграф 2 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

2. При определянето на **броя на акостиранията в пристанищата** не се вземат предвид следните акостирания:

Изменение

2. При определянето на **търсенето** не се вземат предвид следните акостирания:

Изменение 144

Предложение за регламент

Член 9 – параграф 2 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) няколко кратки акостирания за товарене и разтоварване на различни терминали в едно и също пристанище, които не надхвърлят времевите ограничения, посочени в буква а);

Изменение 145

Предложение за регламент

Член 9 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. Когато морското пристанище **от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа се намира на остров, който не е пряко свързан към електроенергийната мрежа, параграф 1 не се прилага, докато присъединяването на бъде завършено или има достатъчни мощности за местно производство от екологично чисти енергийни източници.**

3. Когато морското пристанище **се намира на остров или в най-отдалечен регион, държавите членки упълномощават регионалните органи да планират как да разгърнат достатъчен капацитет на мрежата и достатъчни допълнителни мощности за местно производство от възобновяеми енергийни източници, за да задоволят търсенето, включително чрез интегрирани енергийни системи, съхранение и оптимизация на потреблението. Чрез дерогация търсенето на електроенергия на брега може да бъде задоволявано от електрическата мрежа, ако**

разходите са непропорционални на ползите, включително ползите за околната среда.

Изменение 146

Предложение за регламент Член 9 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3а. Държавите членки гарантират, че органите, управляващи пристанищата, осигуряват във всички морски пристанища достатъчен брой зарядни станции, съизмерими с търсенето на плавателни съдове, задвижвани от акумулаторни батерии. До 1 януари 2025 г. във всички морски пристанища е инсталирана най-малко една зарядна точка с подходяща изходна мощност.

Изменение 147

Предложение за регламент Член 9 – параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3б. Държавите членки гарантират, че управляващите органи на пристанищата могат да се възползват от европейско и национално финансиране за разгръщането на необходимата инфраструктура. Управляващите органи на пристанищата също изпълняват условията за подаване на заявления до националните регулаторни органи за дерогации от Директива 2019/944, за да се даде възможност за възстановяване на инвестиционните разходи, свързани с необходимото добавяне на

достатъчен капацитет на мрежата и връзки, енергиен резерв и преобразуване на честотата в пристанищата чрез тарифата за електроенергия.

Изменение 148

Предложение за регламент Член 10 – параграф 1 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) до 1 януари **2030** г. във всички вътрешни пристанища *от широкообхватната* трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една *уредба, осигуряваща брегово електрозахранване* на плавателни съдове *по вътрешните водни пътища*.

Изменение

б) до 1 януари **2025** г. във всички вътрешни пристанища *по основната* трансевропейска транспортна мрежа е разположена най-малко една *зарядна точка с подходяща изходна мощност за плавателни съдове, задвижвани от акумулаторни батерии; Държавите членки гарантират, че в пристанищата е осигурен достатъчен брой зарядни станции, съизмерими с търсенето* на плавателни съдове, *задвижвани от акумулаторни батерии*.

Изменение 149

Предложение за регламент Член 10 – параграф 1 – буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) *мрежовият капацитет и мрежовото свързване, резервните мощности и преобразуването на мрежовата честота към пристанищата са достатъчни.*

Изменение 150

Предложение за регламент Член 11 – заглавие

Текст, предложен от Комисията

Цели относно снабдяването с ВПГ в морските пристанища

Изменение

Цели относно снабдяването с ВПГ, **водород и амоняк** в морските пристанища

Изменение 151

Предложение за регламент Член 11 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки осигуряват инсталирането до 1 януари 2025 г. на подходящ брой точки за презареждане с ВПГ във вътрешните пристанища по основната трансевропейска транспортна мрежа по параграф 2, **които да позволят движението на морски кораби, по цялата централна трансевропейска транспортна мрежа.** Държавите членки си сътрудничат при необходимост със съседните държави членки, за да осигурят адекватно покритие на основната трансевропейска транспортна мрежа.

Изменение

1. **Съгласно съществуващото законодателство** държавите членки осигуряват инсталирането до 1 януари 2025 г. на подходящ брой точки за презареждане с ВПГ във вътрешните пристанища по основната трансевропейска транспортна мрежа по параграф 2 **само там, където има търсене, при условие че разходите не са несъразмерни спрямо ползите, включително ползите за околната среда.** Държавите членки си сътрудничат при необходимост със съседните държави членки, за да осигурят адекватно покритие на основната трансевропейска транспортна мрежа.

Изменение 152

Предложение за регламент Член 11 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Държавите членки осигуряват инсталирането до 1 януари 2030 г. на подходящ брой точки за презареждане с водород и амоняк в морските пристанища, посочени в параграф 2, така че да се даде възможност на морски кораби да се

движат в целия Съюз. Държавите членки си сътрудничат при необходимост със съседни държави членки, за да осигурят адекватно покритие.

Изменение 153

Предложение за регламент Член 11– параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Държавите членки посочват в своите национални рамки за политиката основните морски пристанища по трансевропейската транспортна мрежа, където ще се предоставя достъп до точки за презареждане с ВПГ по параграф 1, като отчитат също така реалните потребности и развитието *на пазара*.

Изменение

2. Държавите членки посочват в своите национални рамки за политиката основните морски пристанища по трансевропейската транспортна мрежа, където ще се предоставя достъп до точки за презареждане с ВПГ по параграф 1, като отчитат също така реалните потребности и развитието, *свързани с презареждането с гориво*.

Изменение 154

Предложение за регламент Член 11 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

2а. Държавите членки посочват в своите национални рамки за политиката морските пристанища, които предоставят достъп до точки за презареждане с водород и амоняк по параграф 1, като се отчитат също така реалните потребности и развитието, свързани с презареждането с гориво.

Изменение

2а. Държавите членки посочват в своите национални рамки за политиката морските пристанища, които предоставят достъп до точки за презареждане с водород и амоняк по параграф 1, като се отчитат също така реалните потребности и развитието, свързани с презареждането с гориво.

Изменение 155

Предложение за регламент Член 12 – параграф 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки гарантират, че управляващите органи на всички летища **от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа** осигуряват доставките на електроенергия за спрели въздухоплавателни средства:

Изменение 156

Предложение за регламент Член 12 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение 157

Предложение за регламент Член 12– параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Най-късно **от** 1 януари 2030 г. държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че електроенергията, подавана съгласно параграф 1, идва от електроенергийната мрежа или е произведена на място като енергия от възобновяеми източници.

Изменение 158

Предложение за регламент Член 12 – параграф 2 а (нов)

Изменение

1. Държавите членки гарантират, че управляващите органи на всички летища осигуряват доставките на електроенергия за спрели въздухоплавателни средства:

Изменение

1а. Параграф 1 не се прилага за места за краткосрочно паркиране, като места за обезледяване, места за паркиране във военни зони.

Изменение

2. Най-късно **до** 1 януари 2030 г. държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че електроенергията, подавана съгласно параграф 1, идва от електроенергийната мрежа или е произведена на място като енергия от възобновяеми източници.

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. *Считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент държавите членки гарантират, че управляващите органи на всички летища осигуряват необходимия брой станции за зареждане с електроенергия и/или с други устойчиви алтернативни горива за службите по наземна поддръжка, както и точки за зареждане с електроенергия за продължително паркиране, както се изисква съгласно член 3, с възможности за интелигентно и двупосочно зареждане, както и че управляващите органи на всички летища предоставят разрешение за инсталиране на допълнителни станции за зареждане с електроенергия от други доставчици на услуги, например на логистични услуги и услуги по доставка, както и от дружества за отдаване на превозни средства под наем, включително с бързо и свръхбързо зареждане с електроенергия.*

Изменение

159

**Предложение за регламент
Член 12 – параграф 2 б (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2б. *Най-късно до 1 януари 2030 г. държавите членки гарантират, че управляващите органи на всички летища осигуряват допълнителни доставки на електроенергия от възобновяеми източници за всички наземни превозни средства, работещи в летищата, и/или на други устойчиви алтернативни горива.*

Изменение 160

Предложение за регламент Член 12 - параграф 2 в (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2в. Най-късно до 1 януари 2030 г. държавите членки гарантират, че управляващите органи на всички летища предоставят подходящия брой електрически зарядни станции и станции за презареждане с гориво за услуги съгласно параграф 2б от настоящия член.

Изменение 161

Предложение за регламент Член 12 – параграф 2 г (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2г. Когато летището се намира на остров или в най-отдалечен регион, където няма потенциал за достатъчен местен капацитет от възобновяеми енергийни източници, в съчетание, наред с другото, с услуги за съхранение и оптимизация на потреблението, и който не е свързан към електроенергийната мрежа, параграф 1 не се прилага, докато не бъде завършена електрическата връзка, освен ако разходите не са несъразмерни с ползите, включително ползите за околната среда, в който случай задължението не се прилага.

Изменение 162

Предложение за регламент Член 12 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 12а

Цели за инфраструктура за железопътни линии

1. *Държавите членки гарантират осигуряването на достатъчна инфраструктура, която позволява на железопътните линии в Съюза да бъдат напълно електрифицирани съгласно целите на [Регламента за TEN T (член 5)].*
2. *Когато не е възможно електрифициране на железопътните линии, държавите членки гарантират осигуряването на достатъчна инфраструктура, която позволява по неелектрифицираните линии да се използват алтернативни системи за задвижване, например водород.*
3. *Държавите членки гарантират, че принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място се взема изцяло предвид при вземането на решения относно необходимата инфраструктура, която трябва да бъде внедрена, за да се спазва параграф 2.*
4. *Параграф 1 не се прилага за изолирани мрежи.*

Изменение 163

**Предложение за регламент
Член 13 – параграф 1 – алинея 1**

Текст, предложен от Комисията

1. До 1 януари 2024 г. всяка държава членка изготвя и изпраща на Комисията проект на национална рамка на политиката за развитието на пазара

Изменение

1. До 1 януари 2024 г. всяка държава членка, **съвместно с регионалните, националните и местните органи**, изготвя и изпраща

на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура.

на Комисията проект на национална рамка на политиката за развитието на пазара на алтернативни горива в транспортния сектор и за разгръщането на съответната инфраструктура *с цел гарантиране на технологична неутралност сред тези технологии, необходима за постигането на неутралност по отношение на климата. Националната рамка за политиката се основава на подробна информация за пазарния дял и дела на трафика, по-специално на транзитния трафик, и мониторинг на данните и включва подробни прогнози за пазара.*

Изменение 164

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) оценка на актуалното състояние и на бъдещото развитие на пазара *на* алтернативни горива *в транспортния* сектор, както и на *развитието* на *инфраструктура за алтернативни горива*, като се отчитат интермодалният достъп до инфраструктура за алтернативни горива и, когато е приложимо, нейната трансгранична непрекъснатост;

Изменение

а) оценка на актуалното състояние и на бъдещото развитие на пазара, *що се отнася до инфраструктурата за* алтернативни горива, *по-специално за тежкотоварните превозни средства, секторите на въздухоплаването и морския* сектор, както и *проучване на осъществимостта на разгръщането на съответната инфраструктура*, като се отчитат интермодалният достъп до инфраструктура за алтернативни горива и когато е приложимо, нейната трансгранична непрекъснатост, *както и мобилността и достъпността в най-отдалечените региони, включително до континента;*

Изменение 165

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква а а (нова)

aa) прилагане на принципите на ефективност на разходите и за поставяне на енергийната ефективност на първо място в съответствие с член 3, параграф 1, буква б) от Директива 2012/27/ЕС във всички съответни решения относно политиката, планирането и инвестициите; по-специално държавите членки вземат предвид ефективността, която може да се постигне, наред с другото, чрез промяна на горивната база, включително съображенията за енергийната ефективност от източника на гориво до потребителя при различните технологии, преминаване към други видове транспорт, повишено използване на обществения транспорт, увеличение на споделената мобилност, оптимизирано разполагане на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, както и оптимизирано използване на тази инфраструктура;

Изменение 166

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква б

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

б) национални краткосрочни и дългосрочни цели съгласно членове 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 и 12а, за които в настоящия регламент са определени задължителни национални цели;

Изменение 167

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква г

Текст, предложен от Комисията

г) политики и мерки, необходими за да се гарантира постигането на задължителните краткосрочни и дългосрочни цели, посочени в букви б) и в) от настоящия параграф;

Изменение

г) политики и мерки, необходими за да се гарантира постигането на задължителните краткосрочни и дългосрочни цели, посочени в букви б) и в) от настоящия параграф, **придружени от оценка на необходимите инвестиции;**

Изменение 168

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква ж а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жа) национални цели и мерки за насърчаване на инфраструктурата за алтернативни горива: в градските райони за лекотоварни автомобили, за които са определени задължителни цели в член 4 от настоящия регламент, и както за леки, така и за тежкотоварни автомобили, за които в настоящия регламент не са определени задължителни цели, по-специално по отношение на публично достъпните зарядни точки, например инсталираните на паркингите и в търговските зони.

Изменение 169

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква з

Текст, предложен от Комисията

з) мерки за насърчаване на достатъчен брой публично достъпни зарядни точки с голяма мощност;

Изменение

з) мерки за насърчаване на достатъчен брой публично достъпни зарядни точки с голяма мощност **както за леки, така и за тежкотоварни**

автомобили, като се гарантира подходящо покритие в гъсто населените райони;

Изменение 170

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква и

Текст, предложен от Комисията

и) мерки, необходими, за да се гарантира, че разполагането и експлоатацията на зарядни точки, включително географското разпределение на двупосочни зарядни точки, допринасят за гъвкавостта на енергийната система и за навлизането на електроенергията от възобновяеми източници в електроенергийната система;

Изменение

и) мерки, необходими, за да се гарантира, че разполагането и експлоатацията на зарядни точки, включително географското разпределение на **интелигентни и** двупосочни зарядни точки, **дават възможност на електрическите превозни средства да** допринасят за гъвкавостта на енергийната система и за навлизането на електроенергията от възобновяеми източници в електроенергийната система, **като се вземат предвид всички видове зарядни точки, обществени или частни, въз основа на оценката по член 14, параграф 3;**

Изменение 171

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква и а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

иа) оценка на текущото състояние и бъдещото развитие на капацитета на мрежата и мерки за подобряване на устойчивостта на мрежата, включително финансов план;

Изменение 172

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 - буква й а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

йа) мерки за гарантиране, че разширяването на публично достъпните точки за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво, както и транспортните възможности със задвижване с алтернативни горива, по-специално общественя транспорт, са финансово и физически достъпни за всички ползватели;

Изменение 173

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква к

Текст, предложен от Комисията

Изменение

к) мерки за премахване на евентуални пречки по отношение на планирането, издаването на разрешителни и възлагането на поръчки за инфраструктура за алтернативни горива;

к) мерки за премахване на евентуални пречки по отношение на планирането, издаването на разрешителни и възлагането на поръчки за инфраструктура за алтернативни горива **и за ограничаване на латентността между първоначалното прилагане и реалното внедряване до не повече от шест месеца, като се надлежно се вземат предвид консултациите със заинтересованите страни и процедурите за оценка на въздействието върху околната среда; когато е възможно, процедурата за искане на разрешения се цифровизира изцяло;**

Изменение 174

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква к а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ка) мерки, за да се гарантира, че публично достъпната инфраструктура за алтернативни горива, налична на национално равнище, е съобразена с гъстотата на населението и броя на регистрациите на превозни средства, задвижвани с алтернативни горива съгласно определението в член 2, в местния район на основата на ниво 3 по NUTS в съответствие с най-актуалната класификация по NUTS;

Изменение 175

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква к б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

кб) мерки, които да гарантират, че малките и средните предприятия (МСП) могат да се възползват в пълна степен от развитието на инфраструктура за алтернативни горива в тройната си роля на производители, оператори и ползватели;

Изменение 176

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква к б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

кв) мерки за подкрепа на общностите за енергия от възобновяеми източници при разгръщането на зарядни точки, особено в слабо населените райони;

Изменение 177

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква л

Текст, предложен от Комисията

л) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на летищата, различна от инфраструктурата за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства, по-специално инфраструктура за презареждане с водород и електроенергия на въздухоплавателни средства;

Изменение

л) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на летищата, различна от инфраструктурата за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства, по-специално инфраструктура за презареждане с водород, **както и други устойчиви възобновяеми горива**, и електроенергия на въздухоплавателни средства;

Изменение 178

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква н

Текст, предложен от Комисията

н) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, различна от инфраструктурата за ВПГ и бреговото електрозахранване, предназначена за плавателни съдове по море, по-специално инфраструктура за водород, **амоняк** и електроенергия;

Изменение

н) план за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в морските пристанища, различна от инфраструктурата за ВПГ и бреговото електрозахранване, предназначена за плавателни съдове по море, по-специално инфраструктура за водород, **получени от водород горива** и електроенергия;

Изменение 179

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – точка п а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

па) картографиране на подходящи места за развитие на площадки с капацитет за енергия от възобновяеми източници с

достатъчна мощност на мрежата и моделиране на бъдещо търсене на услуги за зареждане; тази информация се оповестява публично.

Изменение 180

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква п б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

пб) мерките за осигуряване на свързването и мощността на мрежата отчитат броя на зарядните центрове, които могат да се очакват в бъдеще след нарастващото навлизане на електрически превозни средства в автопарка.

Изменение 181

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква п в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

пв) мерки и инвестиции за подкрепа на разгръщането на капацитета за производство на електроенергия в общ план, както и в частност за електроенергия от възобновяеми източници за доставяне на електроенергия за станции за зареждане и мерки за производство на водород и на получени от водород горива, за станции за презареждане с гориво, както и капацитет за производство на електроенергия на летища и пристанища, в частност на островни територии;

Изменение 182

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква п г (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

пг) цялостен инвестиционен план и план за финансиране, в който се очертават необходимите инвестиции за постигането на целите, определени в националната рамка за политиката, и който също така включва свързаната инфраструктура;

Изменение 183

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 – буква п д (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

пд) план за разгръщане на връзки към мрежата и капацитет, включително наземно електроснабдяване в морските пристанища.

Изменение 184

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1 – алинея 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Без да се засяга параграф 1, държавите членки се приканват да представят предварителни национални рамки за политиката преди определения в същия параграф срок, за да се гарантира гладко и бързо развитие и разгръщане на инфраструктурата. Когато дадена държава членка решава да представи предварителна национална рамка за политиката, Комисията оценява тази национална рамка за политиката и отправя препоръки не по-късно от шест месеца след

представянето ѝ.

Изменение 185

Предложение за регламент Член 13 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на тяхна територия, включително на тези, за които са налични ограничени алтернативи на изкопаемите горива.

Изменение

2. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени **регионалните различия и** нуждите на различните видове транспорт, съществуващи на тяхна територия, включително на тези, за които са налични ограничени алтернативи на изкопаемите горива.

Изменение 186

Предложение за регламент Член 13 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Държавите членки насърчават инвестициите в капацитета и увеличаване на степента на интелигентност на разпределителните мрежи, за да поддържат електрификацията на мобилността, като същевременно насърчават интеграцията на системите и на възобновяемата енергия и енергийната ефективност. С цел подпомагане на инвеститорите в инфраструктура за зареждане и мрежова инфраструктура държавите членки разработват инвестиционни програми, като се консултират с всички заинтересовани страни, със съответните оператори на разпределителните мрежи и с органа по регулирането, които обмислят къде е най-наложително подобряване на мрежовия капацитет с оглед на

постигането на развита инфраструктура за зареждане и как това развитие се вписва в мрежата по начин, който дава възможност за постигането на множеството цели относно поставянето на енергийната ефективност на първо място, на интеграцията на енергийната система, интелигентните системи, гъвкавостта, нарастващото ползване на енергия от възобновяеми източници и енергийната сигурност.

Изменение 187

Предложение за регламент Член 13 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени, **по целесъобразност, интересите на** регионалните и местните **органи**, по-специално по отношение на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво за обществения транспорт, както и интересите на **съответните** заинтересовани страни.

Изменение

3. Държавите членки гарантират, че в националните рамки за политиката са отчетени **националните**, регионалните и местните **интереси**, по-специално по отношение на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво за обществения транспорт, както и интересите на **всички съответни** заинтересовани страни.

Изменение 188

Предложение за регламент Член 13 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

3а. *Държавите членки оценяват и докладват, като част от своята национална рамка за политиката, как разпоредбите, предвидени в член 5, са били приложени от операторите на зарядни точки. Въз основа на резултатите от оценката държавите членки предприемат*

необходимите мерки, за да гарантират, че операторите на зарядни точки спазват член 5.

Изменение 189

Предложение за регламент Член 13 – параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3б. *В своите рамки за политиката държавите членки вземат предвид регионалните различия и обръщат специално внимание на по-слабо развитите региони (на ниво 2 по NUTS), по-специално с регионален БВП (ППС на жител в % от ЕС-27) с коефициент под 50.*

Изменение 190

Предложение за регламент Член 13 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. *При необходимост* държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки за политиката, за да гарантират, че мерките, необходими за постигането на целите на настоящия регламент, са съгласувани и координирани. По-специално държавите членки си сътрудничат по стратегиите за използване на алтернативни горива и разгръщане на съответната инфраструктура **във водния транспорт**. Комисията подпомага държавите членки в процеса на сътрудничество.

4. Държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки за политиката, за да гарантират, че мерките, необходими за постигането на целите на настоящия регламент, са съгласувани и координирани. **Провеждат се активни консултации с европейските координатори в съответствие с член 45 от Регламент (ЕС) № 1315/2013.** По-специално държавите членки си сътрудничат по стратегиите за използване на алтернативни горива и разгръщане на съответната инфраструктура. Комисията подпомага държавите членки в процеса на сътрудничество.

Изменение 191

Предложение за регламент Член 13 – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. *Комисията следва да предприеме необходимите мерки, за да осигури сътрудничество с трети държави, по-специално с държавите – кандидати за членство в ЕС, и с онези трети държави, в които се намират транзитните коридори, които свързват държавите членки.*

Изменение 192

Предложение за регламент Член 13 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5. Мерките за подкрепа на инфраструктурата за алтернативни горива са в съответствие с приложимите правила за държавна помощ от ДФЕС.

5. Мерките за подкрепа на инфраструктурата за алтернативни горива **се привеждат в съответствие с целите в областта на климата, за да се избегне създаването на блокирани активи, и** са в съответствие с приложимите правила за държавна помощ от ДФЕС.

Изменение 193

Предложение за регламент Член 13 – параграф 7 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7. Комисията оценява проектите на националните рамки за политиката и може да отправя препоръки към дадена държава членка не по-късно от шест месеца след представянето на проектите за национални рамки за политиката, посочени в параграф 1. В тези

7. Комисията оценява проектите на националните рамки за политиката, **при необходимост с консултации със съответния отговорен координатор за TEN-T**, и може да отправя препоръки към дадена държава членка не по-късно от шест месеца след представянето на

препоръки може да се посочва по-специално:

проектите за национални рамки за политиката, посочени в параграф 1. В тези препоръки може да се посочва по-специално:

Изменение 194

Предложение за регламент Член 13 – параграф 7 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) равнището на амбиция на краткосрочните и дългосрочните цели с оглед на изпълнението на задълженията, посочени в членове 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 и 12;

Изменение

а) равнището на амбиция на краткосрочните и дългосрочните цели с оглед на изпълнението на задълженията, посочени в членове 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 и 12а;

Изменение 195

Предложение за регламент Член 13 – параграф 7 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) политиките и мерките, свързани с краткосрочните и дългосрочните цели на държавите членки.

Изменение

б) политиките и мерките, свързани с краткосрочните и дългосрочните цели на държавите членки, **както и тяхното географско разпределение в регионите в рамките на държавата членка.**

Изменение 196

Предложение за регламент Член 14 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Всяка държава членка представя на Комисията първия самостоятелен доклад относно напредъка по изпълнението на националната си рамка за политиката до 1 януари **2027** г. и на всеки две години след това.

Изменение

1. Всяка държава членка представя на Комисията първия самостоятелен доклад относно напредъка по изпълнението на националната си рамка за политиката до 1 януари **2025** г. и на всеки две години след това.

Изменение 197

Предложение за регламент Член 14 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Най-късно до 30 юни 2024 г. и периодично на всеки **три** години след това регулаторният орган на държавите членки оценява как чрез разполагането и експлоатацията на зарядни точки би могло да стане възможно електрическите превозни средства допълнително да допринесат за гъвкавостта на енергийната система, включително тяхното участие в балансиращия пазар, както и по отношение на по-нататъшното усвояване на електроенергия от възобновяеми източници. При тази оценка се вземат предвид всички видове зарядни точки, независимо дали са публични или частни, и се дават препоръки по отношение на типа, съпътстващата технология и географското разпределение, за да се улеснят възможностите на ползвателите да интегрират своите електрически превозни средства в системата. Оценката се оповестява. Въз основа на резултатите от оценката, ако е необходимо, държавите членки предприемат подходящи мерки за разполагането на допълнителни зарядни точки и ги включват в доклада си за напредъка, посочен в параграф 1. Оценката и мерките се вземат предвид от операторите на системи в плановете за развитие на мрежата, посочени в член 32, параграф 3 и член 51 от Директива (ЕС) 2019/944.

Изменение

3. Най-късно до 30 юни **[2024 г.]** и периодично на всеки **две** години след това регулаторният орган на държавите членки, **в сътрудничество с операторите на разпределителните системи**, оценява как чрез разполагането и експлоатацията на зарядни точки би могло да стане възможно електрическите превозни средства допълнително да допринесат за гъвкавостта на енергийната система, включително тяхното участие в балансиращия пазар, както и по отношение на по-нататъшното усвояване на електроенергия от възобновяеми източници. При тази оценка се вземат предвид всички видове зарядни точки, **за интелигентно и за двупосочно зареждане, и всички изходни мощности**, независимо дали са публични или частни, и се дават препоръки по отношение на типа, съпътстващата технология и географското разпределение, за да се улеснят възможностите на ползвателите да интегрират своите електрически превозни средства в системата. Оценката **обхваща ценообразуването и други аспекти, свързани с потребителите, съгласно член 13 и се** оповестява. Въз основа на резултатите от оценката, ако е необходимо, държавите членки предприемат подходящи мерки за разполагането на допълнителни зарядни точки и **техния начин на работа съгласно правилата по член 33 от Директива (ЕС) 2019/944 и ги включват в своята национална рамка на политиката, посочена в член 13 от настоящия**

регламент и в доклада си за напредъка, посочен в параграф 1 **от настоящия член**. Оценката и мерките се вземат предвид от операторите на системи в плановете за развитие на мрежата, посочени в член 32, параграф 3 и член 51 от Директива (ЕС) 2019/944. **Операторите на преносни и разпределителни системи осигуряват съгласуваност между планирането на инфраструктура за зареждане с електроенергия и съответното планиране на мрежите по отношение на мощността и местоположението на зарядните центрове.**

Изменение 198

Предложение за регламент Член 14 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Въз основа на данните, предоставени от операторите на преносни системи и операторите на разпределителни системи, регулаторният орган на държавите членки оценява най-късно до 1 30 юни 2024 г. и периодично на всеки **три** години след това потенциалния принос на двупосочното зареждане за навлизането на електроенергия от възобновяеми източници в електроенергийната система. Тази оценка се оповестява публично. Въз основа на резултатите от оценката **държавите членки предприемат, ако е необходимо**, подходящи мерки за коригиране на разполагаемостта и географското разпределение на двупосочни зарядни точки както в обществени, така и в частни зони, и включват тези мерки в докладите за напредъка по параграф 1.

Изменение

4. Въз основа на данните, предоставени от операторите на преносни системи, **доставчиците на услуги по агрегиране и оптимизация на потреблението** и операторите на разпределителни системи, регулаторният орган на държавите членки оценява най-късно до 1 30 юни 2024 г. и периодично на всеки **две** години след това потенциалния принос на двупосочното зареждане за **върховото потребление и** навлизането на електроенергия от възобновяеми източници в електроенергийната система. Тази оценка се оповестява публично. Въз основа на резултатите от оценката **след включване на всички заинтересовани страни, включително оператори на зарядни точки и доставчици на решения, държавите членки предприемат** подходящи мерки за коригиране на разполагаемостта и географското разпределение на двупосочни зарядни точки както в обществени, така и в частни зони, и

включват тези мерки в докладите за напредъка по параграф 1.

Изменение 199

Предложение за регламент Член 14 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Комисията приема насоки и образци относно съдържанието, структурата и формата на националните рамки за политиката и съдържанието на националните доклади за напредъка, които се предоставят от държавите членки в съответствие с член 13, параграф 1 и шест месеца след датата, посочена в член 24. Комисията може да приема насоки и образци за улесняване на ефективното прилагане в целия Съюз на всички други разпоредби на настоящия регламент.

Изменение

5. Комисията **предоставя техническа и консултантска помощ на засегнатите национални органи** и приема насоки и образци относно съдържанието, структурата и формата на националните рамки за политиката и съдържанието на националните доклади за напредъка, които се предоставят от държавите членки в съответствие с член 13, параграф 1 и шест месеца след датата, посочена в член 24. Комисията може да приема насоки и образци за улесняване на ефективното прилагане в целия Съюз на всички други разпоредби на настоящия регламент.

Изменение 200

Предложение за регламент Член 15 - параграф 3 - увод

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за своята оценка на докладите за напредъка съгласно член 14, параграф 1 **шест месеца** след представянето на националните доклади за напредъка от държавите членки. Тази оценка съдържа оценка на:

Изменение 201

Предложение за регламент Член 15 – параграф 3 – буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) аспекти, свързани с потребителите, съгласно членове 13 и 14;

Изменение 202

**Предложение за регламент
Член 15 - параграф 3 - буква б б (нова)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

бб) необходимостта да се адаптират и/или изменят съществуващите задължителни цели или да се определят нови цели поради неочаквани пазарни тенденции и/или технологични иновации;

Изменение 203

**Предложение за регламент
Член 15 – параграф 3 – алинея 1 – буква б в (нова)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

бв) използването и дългосрочната икономическа жизнеспособност на наличната инфраструктура и очакваното търсене в бъдеще за тази инфраструктура;

Изменение 204

**Предложение за регламент
Член 15 – параграф 3 – буква б г (нова)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

бг) въздействието върху емисиите на парникови газове и транспортните модели като резултат от въвеждането на регламента.

Изменение 205

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 4 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) инфраструктурата за брегово електрозахранване в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища **от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;**

Изменение

в) инфраструктурата за брегово електрозахранване в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища;

Изменение 206

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 4 – буква г

Текст, предложен от Комисията

г) инфраструктурата за електрозахранване на **спрели** въздухоплавателни средства **в летища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;**

Изменение

г) инфраструктурата за електрозахранване **в летища, броя на точките за зареждане с електричество и презареждане с водород, предназначени за въздухоплавателни средства, както и точките за зареждане с електричество и/или точки за презареждане с други устойчиви алтернативни горива за наземни превозни средства;**

Изменение 207

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 4 – буква д

Текст, предложен от Комисията

д) броя на точките за презареждане с ВПГ в морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища от основната и

Изменение

д) броя на точките за презареждане с ВПГ **и СПГ** в морски пристанища и пристанища по вътрешните водни пътища от основната и

широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

Изменение 208

Предложение за регламент Член 15 – параграф 4 – буква з

Текст, предложен от Комисията

з) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за други алтернативни горива в морски пристанища и в пристанища по вътрешните водни пътища от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

Изменение

(Не се отнася до българския текст.)

Изменение 209

Предложение за регламент Член 15 – параграф 4 – буква и

Текст, предложен от Комисията

и) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за **други** алтернативни горива на летищата **от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа**;

Изменение

и) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за **устойчиви** алтернативни горива на летищата;

Изменение 210

Предложение за регламент Член 15 – параграф 4 – буква й

Текст, предложен от Комисията

й) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за железопътния транспорт.

Изменение

й) точки за презареждане с гориво и зарядни точки за железопътния **и обществения** транспорт;

Изменение 211

Предложение за регламент
Член 15 – параграф 4 – буква й а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

йа) инфраструктурата за алтернативни горива в най-отдалечените региони и на островите.

Изменение 212

Предложение за регламент
Член 16 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. До 28 февруари на годината след влизането в сила на настоящия регламент и до същата дата всяка година след това държавите членки докладват на Комисията общата агрегирана зарядна изходна мощност, броя на публично достъпните зарядни точки и броя на регистрираните електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, използвани на тяхната територия към 31 декември на предходната година, в съответствие с изискванията на приложение III.

1. До 28 февруари на годината след влизането в сила на настоящия регламент и до същата дата всяка година след това държавите членки докладват на Комисията общата агрегирана зарядна изходна мощност, с **разбивка за нормалните, интелигентните и двупосочните зарядни точки**, броя на публично достъпните зарядни точки и броя на регистрираните електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии, и хибридните електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, използвани на тяхната територия към 31 декември на предходната година, в съответствие с изискванията на приложение III.

Изменение 213

Предложение за регламент
Член 16 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Когато от доклада, посочен в параграф 1 от настоящия член, или от

2. Когато от доклада, посочен в параграф 1 от настоящия член, или от

друга информация, с която Комисията разполага, е видно, че съществува риск дадена държава членка да не постигне националните си цели, посочени в член 3, параграф 1, Комисията **може да направи** констатация в този смисъл и **да поиска** от съответната държава членка да предприеме коригиращи мерки за постигане на националните цели. В срок от три месеца след получаване на констатациите на Комисията съответната държава членка уведомява Комисията за коригиращите мерки, които планира да приложи за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1. Коригиращите мерки включват допълнителни действия, които държавата членка трябва да предприеме за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1, и ясен график за действията, които дават възможност за оценка на годишния напредък за постигането на тези цели. Когато Комисията установи, че коригиращите мерки са задоволителни, съответната държава членка актуализира своя последен доклад за напредъка, както е посочено в член 14, заедно с тези коригиращи мерки и го представя на Комисията.

Изменение 214

Предложение за регламент Член 16 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

друга информация, с която Комисията разполага, е видно, че съществува риск дадена държава членка да не постигне националните си цели, посочени в член 3, параграф 1, Комисията **прави** констатация в този смисъл и **изисква** от съответната държава членка да предприеме коригиращи мерки за постигане на националните цели. В срок от три месеца след получаване на констатациите на Комисията съответната държава членка уведомява Комисията за коригиращите мерки, които планира да приложи за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1. Коригиращите мерки включват допълнителни действия, които държавата членка трябва да предприеме за постигане на целите, определени в член 3, параграф 1, и ясен график за действията, които дават възможност за оценка на годишния напредък за постигането на тези цели. Когато Комисията установи, че коригиращите мерки са задоволителни, съответната държава членка актуализира своя последен доклад за напредъка, както е посочено в член 14, заедно с тези коригиращи мерки и го представя на Комисията.

Изменение

2а. Европейската комисия информира надлежно Европейския парламент относно мерките, предприети в съответствие с параграф 2.

Изменение 215

Предложение за регламент
Член 17 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Оповестява се информацията относно теоретичната максимална мощност, която всяко електрическо превозно средство може да приеме при зареждане. Тази информация се предоставя в ръководствата за моторните превозни средства, в моторните превозни средства и при дистрибуторите на моторни превозни средства на територията на държавите членки. За тази цел Комисията прави преглед на Директива 1999/94/ЕО не по-късно от една година след датата, посочена в член 24 от настоящия регламент.

Изменение 216

Предложение за регламент
Член 17 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. Когато цените на горивата са посочени в станция за гориво, където е необходимо, и по-специално за природния газ **и водорода**, с информационна цел се посочват за сравнение съответните цени за единица, като се следва общата методика за сравняване на цените на алтернативните горива за единица, посочена в точка 9.3 от приложение II.

3. Когато цените на горивата са посочени в станция за гориво, където е необходимо, и по-специално за природния газ, с информационна цел се посочват за сравнение съответните цени за единица **в текущи цени за единица на kWh за зареждане, а за водорода**, като се следва общата методика за сравняване на цените на алтернативните горива за единица, посочена в точка 9.3 от приложение II.

Изменение 217

Предложение за регламент
Член 18 – параграф 2 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

2. Операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво или, в съответствие с договореностите между тях, собствениците на тези точки, гарантират наличността на статични и динамични данни относно инфраструктурата за алтернативни горива, управлявана от тях, и осигуряват безплатен достъп до тези данни чрез националните звена за достъп. Предоставят се следните видове данни:

Изменение

2. Операторите на публично достъпни зарядни точки и точки за презареждане с гориво или, в съответствие с договореностите между тях, собствениците на тези точки, гарантират наличността на статични и динамични данни относно инфраструктурата за алтернативни горива, управлявана от тях, и осигуряват безплатен достъп до тези данни чрез националните звена за достъп **и единно европейско звено за достъп, като същевременно осигуряват съответното равнище на киберсигурност и защита на личните данни**. Предоставят се следните видове данни:

Изменение 218

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква а – точка i

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

i) географско местоположение на зарядната точка или на точката за презареждане с гориво **и съоръжения около зарядната точка или точката за презареждане с гориво,**

Изменение 219

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква а – подточка i а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ia) брой на интелигентните зарядни, включително зарядни устройства V1G и V2G

Изменение 220

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква а – подточка iv а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iva) достъпност за тежкотоварни превозни средства, включително ограничения по отношение на височината, дължината и ширината на зарядните точки и точките за зареждане с гориво,

Изменение 221

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква б – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ii) вид съединител,

ii) вид съединител *или информация за способността за осигуряване на собствена технология (bring your own technology – BYOT),*

Изменение 222

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква в – подточка i

Текст, предложен от Комисията

Изменение

i) експлоатационно състояние (в експлоатация/повредена)

i) експлоатационно състояние (в експлоатация/повредена), **процент експлоатационно състояние и операции по поддръжка,**

Изменение 223

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква в – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ii) разполагаемост (използва се/не се използва)

ii) разполагаемост (използва се/не се използва), **процент разполагаемост за съответен период от време (ден/часове),**

Изменение 224

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква в – подточка ii

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iii) цена ad hoc.

iii) цена ad hoc **и всякакви възможни допълнителни такси,**

Изменение 225

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква в – точка iii а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iiiа) активирана за двупосочно зареждане (да/не),

Изменение 226

Предложение за регламент

Член 18 – точка 2 – буква в – точка iii б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iiiб) делът на електроенергията от възобновяеми източници и съдържанието на емисии на парникови газове в електроенергията, доставяна в зарядните точки, според случая.

Изменение 227

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква в – подточка iii в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iiiв) ако е приложимо, срок за паркиране, и ако е приложимо, цена за паркиране,

Изменение 228

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква в – подточка iii г (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iiiг) възможности за плащане,

Изменение 229

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – буква в – подточка iii в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

iiiд) наличност на система за резервации.

Изменение 230

Предложение за регламент

Член 18 – параграф 2 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Динамичните данни, посочени в алинея първа, буква в) от настоящия параграф, следва да се предоставят точно и в реално време на времеви интервали от не повече от един час, с прогнозиране, когато има такава.

Изменение 231

Предложение за регламент
Член 18 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Държавите членки гарантират достъпността на данните с открит и недискриминационен достъп до тях за всички заинтересовани страни чрез националните си звена за достъп в изпълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁶⁷.

⁶⁷ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

Изменение 232

Предложение за регламент
Член 18 – параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. Държавите членки гарантират достъпността на данните с открит и недискриминационен достъп до тях за всички заинтересовани страни чрез националните си звена за достъп в изпълнение на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁶⁷, **както и в европейска система за точки за достъп, и гарантират, че информацията е публично достъпна, за да бъде използвана за други участници на пазара и доставчици на услуги, при надлежно спазване на изискванията за защита на данните. Държавите членки гарантират, че операторите на публично достъпните зарядни точки предават данни, особено тези, които са свързани с цените, на националните регулаторни органи и органа за прозрачност на пазара.**

⁶⁷ Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт (ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1).

Изменение

За. Държавите членки гарантират високо ниво на киберсигурност, защита и сигурност на данните, особено в процесите на

удостоверяване, фактуриране и плащане, по веригата на доставки и за оператора на инфраструктурата, като прилагат и изпълняват съответното европейско законодателство, например относно защитата на личните данни и киберсигурността.

Изменение 233

Предложение за регламент Член 18 – параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3б. Държавите членки гарантират, че инфраструктурата за зареждане с електроенергия на транспортните средства отговаря на изискванията за киберсигурност, включително допълнителните задължения за докладване и сигурност, съгласно [Директива относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148]^{1а}.

^{1а} Директива на Европейския парламент и на Съвета относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148, COM(2020)0823 final.

Изменение 234

Предложение за регламент Член 18 – параграф 4 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) създаване на единно европейско звено за достъп до 2024 г.

Изменение 235

Предложение за регламент Член 19 – параграф 7 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) изменение на приложение II чрез актуализация на позоваванията на стандартите, посочени в техническите спецификации, установени в същото приложение.

Изменение

б) изменение на приложение II чрез актуализация на позоваванията на стандартите, посочени в техническите спецификации, установени в същото приложение, **шест месеца след тяхното техническо приемане.**

Изменение 236

Предложение за регламент Член 20 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 18 и 19, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от датата, определена в член 24. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. **Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.**

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 18 и 19, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от датата, определена в член 24. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок.

Изменение 237

Предложение за регламент Член 21 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е **съставен от широк кръг от заинтересовани страни, включително гражданското общество и организации на потребителите, както и представители на държавите членки съгласно** Регламент (ЕС) № 182/2011.

Изменение 238

Предложение за регламент Член 22 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

До 31 декември 2026 г. Комисията извършва преглед на настоящия регламент и по **целесъобразност представя предложение за неговото изменение.**

Изменение

Комисията наблюдава напредъка при прилагането на регламента. До 31 декември 2026 г. Комисията извършва преглед на настоящия регламент, **като обръща особено внимание на целесъобразността на целите и изискванията по отношение на инфраструктурата, определени в настоящия регламент.**

Изменение 239

Предложение за регламент Член 22 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

За тази цел Комисията оценява дали са необходими нови цели за инфраструктура за възобновяеми горива за кораби и въздухоплавателни средства, както и за други корабни горива на газова основа, като взема предвид също така техническите, екологичните и икономическите устойчиви възможности, действителните пазарни

потребности и последните развития.

Изменение 240

Предложение за регламент Член 22 – параграф 1 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Ако констатира, че една или повече разпоредби вече не са целесъобразни, например поради появата на нови технологии, Комисията представя предложение за изменението на настоящия регламент, като се определят цели за разгръщане на алтернативна инфраструктура, съизмерими с навлизането на нови неутрални по отношение на климата алтернативни горива.

Изменение 241

Предложение за регламент Член 22 – параграф 1 в (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Комисията прави преглед, ако е необходимо, на целите, определени в настоящия регламент, за инфраструктурата за зареждане с електроенергия, предназначена специално за лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, за да ги приведе в съответствие с новите изисквания, определени в актуализирания регламент относно стандартите за емисиите на CO₂ от лекотоварни и тежкотоварни превозни средства.

Изменение 242

Предложение за регламент
Член 22 – параграф 1 г (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Две години след влизането в сила на настоящия регламент Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно технологичната готовност за ключови задвижващи системи с ниски и нулеви емисии, горивата и специализираната инфраструктура, така че да се подпомогне посоченият по-горе преглед.

Изменение 243

Предложение за регламент
Член 22 – параграф 1 д (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Комисията разглежда, като част от своята оценка, възможни изменения на настоящия регламент, що се отнася до опростяването на нормативната уредба. Комисията и компетентните органи в държавите членки непрекъснато се адаптират към административните процедури за най-добри практики и предприемат всички мерки за опростяване на прилагането на настоящия регламент, като ограничават до минимум административната тежест.

Изменение 244

Предложение за регламент
Член 22 – параграф 1 е (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. До 1 януари 2026 г. и на всеки

три години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно резултатите от оценката на функционирането на настоящия регламент, с акцент върху въздействието на настоящия регламент върху функционирането на единния пазар, конкурентоспособността на засегнатите сектори и мащаба на изместването на въглеродни емисии.

Изменение 245

Предложение за регламент Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква б – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) цели за 31 декември 2025 г., 2030 г. и 2035 г. за:

б) цели за 31 декември 2025 г., **2027 г.**, 2030 г. и 2035 г. за:

Изменение 246

Предложение за регламент Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква б – тире 8

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– бреговото електрозахранване **в морските пристанища от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа**, включително точното местоположение (пристанище) и мощност на всяка уредба в рамките на пристанището;

– бреговото електрозахранване, **зареждането с електричество и презареждането с водород в морските пристанища**, включително **мощност на мрежата**, точното местоположение (пристанище) и мощност на всяка уредба в рамките на пристанището;

Изменение 247

Предложение за регламент Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква б – тире 9

Текст, предложен от Комисията

– **бреговото електрозахранване** в пристанищата по вътрешните водни пътища от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, включително местоположение (пристанище) и мощност;

Изменение

– **бреговата електроенергия, зареждането с електроенергия и презареждането с водород** в пристанищата по вътрешните водни пътища от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа, включително местоположение (пристанище) и мощност;

Изменение 248

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква б – тире 10

Текст, предложен от Комисията

– електрозахранването за спрели въздухоплавателни средства, **броя инсталации по** летища от основната и от широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа;

Изменение

– електрозахранването за спрели въздухоплавателни средства **и/или точките за презареждане с други устойчиви алтернативни горива за наземни превозни средства на летищата**, броя инсталации по летищата;

Изменение 249

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 1 – буква б – тире 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– **Посочената в тирета 1 — 4 информация относно зарядните точки се представя като разбивка за нормалния, интелигентния и двупосочния капацитет за зареждане.**

Изменение 250

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

2. степента на използване: за категориите по точка 1, буква б) — докладване за използването на съответната инфраструктура;

Изменение

2. степента на използване: за категориите по точка 1, буква б) — докладване за използването на съответната инфраструктура **и очаквано търсене за тази инфраструктура в бъдеще**;

Изменение 251

Предложение за регламент Приложение I – параграф 1 – точка 3 – тире 1

Текст, предложен от Комисията

– степента на постигане на целите за разгръщане на инфраструктурата, посочена в точка 1, буква б), за всички видове транспорт, по-специално що се отнася до станции за зареждане с електроенергия, електрическата пътна система (ако е приложимо), станциите за презареждане с водород, бреговото електрозахранване в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, бункероването с ВПГ в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа, инфраструктурата за други алтернативни горива в пристанищата, електрозахранването **за спрели въздухоплавателни средства**, както и **до** точки за презареждане с водород и **електрическите зарядни точки за влакове**;

Изменение

– степента на постигане на целите за разгръщане на инфраструктурата, посочена в точка 1, буква б), за всички видове транспорт, по-специално що се отнася до станции за зареждане с електроенергия, електрическата пътна система (ако е приложимо), станциите за презареждане с водород, бреговото електрозахранване в морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, бункероването с ВПГ в морските пристанища от основната трансевропейска транспортна мрежа, инфраструктурата за други алтернативни горива в пристанищата, електрозахранването, **зареждането с електричество и презареждането с водород на летищата**, както и **за електрическите зарядни точки и точките за презареждане с водород за влакове и битови контакти за зареждане на електрически велосипеди**;

Изменение 252

Предложение за регламент Приложение I – параграф 1 – точка 3 – тире 3

Текст, предложен от Комисията

– разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в градските възли;

Изменение

– разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в градските възли **и мултимодалните транспортни центрове**;

Изменение 253

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 5 – тире 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– **мерки за гарантиране, че разширяването на публично достъпните точки за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво, както и транспортните възможности, задвижвани с алтернативни горива, по-специално обществения транспорт, са финансово и физически достъпни за уязвимите клиенти и за тези, които са изложени на риск от енергийна бедност или живеят в такава;**

Изменение 254

Предложение за регламент

Приложение I – параграф 1 – точка 7 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7а. обяснение на начина, по който принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място е взет под внимание в най-голяма степен при прогнозите за навлизането на превозните средства, определянето на цели, оценката на степента на използване, разработването и прилагането на мерки на политиките, подкрепящи рамката на националната политика

и свързаните с тях публични инвестиции.

Изменение 255

Предложение за регламент Приложение II – част 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията

1.1. Зарядни точки с нормална мощност за моторни превозни средства: зарядните точки с нормална мощност за променлив ток, предназначени за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко с щепсели или със съединители тип 2 за превозни средства, описани в стандарт EN 62196-2:2017.

Изменение

1.1. Зарядни точки с нормална мощност за моторни превозни средства: зарядните точки с нормална мощност за променлив ток, предназначени за електрически превозни средства, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко с щепсели или със съединители тип 2 за превозни средства, описани в стандарт EN 62196-2:2017, *и с един битов контакт за електрически велосипеди.*

Изменение 256

Предложение за регламент

Предложение за регламент Приложение II – част 4 – точка 4.1

Текст, предложен от Комисията

4.1. Бреговото електрозахранване за кораби, плаващи по море, включително проектирането, монтирането и изпитването на системите, трябва да съответства на техническите спецификации на стандарта IEC/IEEE 80505—1:2019 съответно за електрически брегови връзки с високо и ниско напрежение.

Изменение

4.1. Бреговото електрозахранване за кораби, плаващи по море, включително проектирането, монтирането и изпитването на системите, трябва да съответства на техническите спецификации на стандарта IEC/IEEE 80505—1:2019 съответно за електрически брегови връзки с високо и ниско напрежение. *Плавателните съдове следва да предвидят и да се адаптират към тези стандарти при планирането и инвестирането в брегово електрозахранване на борда, включително мощност, честота на електричеството и понижаващ трансформатор на борда, когато е*

необходимо, за да се избегнат несъвместимостите.

Изменение 257

Предложение за регламент Приложение II – част 4 – точка 4.2

Текст, предложен от Комисията

4.2. Бреговото електрозахранване за плавателни съдове по вътрешните водни пътища трябва да е в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 на Комисията.

Изменение

4.2. Бреговото електрозахранване за плавателни съдове по вътрешните водни пътища трябва да е в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2019/1745 на Комисията **и да отговаря на техническата спецификация на стандарта IEC/IEEE PAS80005-3:2014(E).**

Изменение 258

Предложение за регламент Приложение II – част 4 – точка 4.5

Текст, предложен от Комисията

4.5. Технически спецификации за комуникационен интерфейс „пристанище към мрежа“ в автоматизирани електрозахранващи уредби, намиращи се на брега, и уредби за зареждане на акумулаторни батерии за морски плавателни съдове.

Изменение

4.5. Технически спецификации за комуникационен интерфейс „пристанище към мрежа“ в автоматизирани електрозахранващи уредби, намиращи се на брега, и уредби за зареждане на акумулаторни батерии за морски плавателни съдове, **заедно с технически спецификации за електрозахранващи уредби, намиращи се на брега, инсталирани на борда на плавателните съдове, в т.ч. стандартизация на честотата и мощността, когато е приложимо.**

Изменение 259

Предложение за регламент Приложение II – част 4 – точка 4.7 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4.7a. Технически спецификации за разположението на контакта и за кабелните системи за електрически инсталации (включително дължина и местоположение) на борда на плавателните съдове, когато е приложимо.

Изменение 260

Предложение за регламент Приложение II – част 9 – точка 9.3

Текст, предложен от Комисията

Общата методика за сравняването на цените на алтернативните горива за единица е определена в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/732 на Комисията.

Изменение

Актуалната цена за kWh за зареждане с електроенергия.

Изменение 261

Предложение за регламент Приложение III – точка 3 – тире 4

Текст, предложен от Комисията

- брой станции, неработещи през 50 % от дните в дадена година.

Изменение

– брой станции, неработещи през 98% от дните в дадена година.

Изменение 262

Предложение за регламент Приложение III – точка 3 – тире 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

– брой зарядни точки за двупосочно зареждане за всяка от категориите по точка 2.

**ПРИЛОЖЕНИЕ: СПИСЪК НА ОБРАЗОВАНИЯТА ИЛИ ЛИЦАТА,
ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА**

Списъкът по-долу е изготвен на напълно доброволна основа под изключителната отговорност на докладчика. Докладчикът е получил информация от следните субекти или лица при подготовката на становището преди неговото приемане в комисията:

Субект и/или лице
ACEA
Airlines for Europe
BEUC - European Consumer Organisation
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Clean Air Task Force
Clean Trucking Alliance
Corporate Europe Observatory CEO
E.DSO
Electrification Alliance
ECI - European Copper Institute
EDF- Environmental Defense Fund
Enel
EnBW
Eurogas
European Biogas Association
European Commission: DG TRAN, DG ENER, DG ENVI
European Climate Foundation
European Community's Ship-owners Association ECSO
European Cyclists' Federation ECF
European Seaports Association
ePure
Food & Water Action Europe
Friends of the Earth Europe
Global Witness
Greenpeace
Hitachi ABB powergrids
Hydrogen Europe
Iberdrola
Land Baden-Württemberg
MasterCard
Negative Emission Platform
Nel ASA
Orsted
SAFRAN
SmartEn
T&E Transport and Environment
TransnetBW GmbH
UNIFE - The European Rail Industry
VDR German Shipowners' Association
Vzbv - Verbraucherzentrale Bundesverband
World Shipping Council

ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

Заглавие	Разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива и отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета
Позовавания	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 13.9.2021
Дадено становище Дата на обявяване в заседание	ITRE 13.9.2021
Докладчик по становище Дата на назначаване	Michael Bloss 30.9.2021
Разглеждане в комисия	26.1.2022
Дата на приемане	20.4.2022
Резултат от окончателното гласуване	+: 59 –: 9 0: 8
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraکی, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Заместници, присъствали на окончателното гласуване	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picerno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

9	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias

8	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Georg Mayer, Isabella Tovaglieri

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“