

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу
координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев
(ініціали та прізвище)

01 липня 2021 р.

02014L0094 — UA — 24.05.2020 — 001.001

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими в цей документ

- В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/94/ЄС
від 22 жовтня 2014 року
про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива
(Текст стосується ЄЄП)
(ОВ L 307, 28.10.2014, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► М1	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2018/674 від 17 листопада 2017 року	L 114	1	04.05.2018

- ▼ В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/94/ЄС
від 22 жовтня 2014 року
про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива
(Текст стосується ЄЄП)

Стаття 1

Предмет

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими в цей документ

► В **ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/94/ЄС**
від 22 жовтня 2014 року
про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива
(Текст стосується ЄЕП)
(ОВ L 307, 28.10.2014, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► М1	ДЕЛЕГОВАНИМ РЕГЛАМЕНТОМ КОМІСІЇ (ЄС) № 2018/674 від 17 листопада 2017 року	L 114	1	04.05.2018

▼ В

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2014/94/ЄС
від 22 жовтня 2014 року
про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива
(Текст стосується ЄЕП)

Стаття 1

Предмет

Ця Директива встановлює спільну рамку заходів із розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива в Союзі, щоб мінімізувати залежність від нафти та пом'якшити вплив транспорту на довкілля. Ця Директива встановлює мінімальні вимоги щодо розбудови інфраструктури для альтернативних видів палива, зокрема зарядних станцій для електромобілів і заправних станцій природного газу (LNG і CNG) та водню, що повинні бути імplementовані за допомогою національних рамок політики держав-членів, а також спільні технічні специфікації для таких зарядних і заправних станцій та вимоги щодо інформації для користувачів.

Стаття 2

Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви застосовують такі терміни та означення:

- (1) «альтернативні види палива» означає види палива або джерела енергії, які слугують, принаймні частково, заміниками викопних нафтових джерел в енергопостачанні для транспорту і які

мають потенціал сприяти його декарбонізації та покращити екологічні характеристики у транспортному секторі. До них, між іншим, належать:

- електроенергія,
 - водень,
 - біопаливо, як означено в пункті (і) статті 2 Директиви 2009/28/ЄС,
 - синтетичне та парафінове паливо,
 - природний газ, у тому числі біометан, у газоподібній формі (стиснений природний газ (CNG)) та у скрапленій формі (скраплений природний газ (LNG)),
 - скраплений нафтовий газ (LPG);
- (2) «електромобіль» означає моторний транспортний засіб, обладнаний силовим агрегатом, що містить принаймні одну непериферійну електричну машину як перетворювач енергії з електричною перезаряджуваною енергоаккумуляційною системою, яку можна заряджати від зовнішнього джерела;
- (3) «зарядна станція» означає інтерфейс, здатний зарядити один електромобіль за раз або замінити акумулятор одного електромобіля за раз;
- (4) «зарядна станція нормальної потужності» означає зарядну станцію, що дає змогу передавати електроенергію до електромобіля з потужністю, яка менша або дорівнює 22 кВт, за винятком пристроїв потужністю, що менша або дорівнює 3,7 кВт, які встановлені у приватних домогосподарствах або основним призначенням яких не є зарядження електромобілів і які не є загальнодоступними;
- (5) «зарядна станція високої потужності» означає зарядну станцію, що дає змогу передавати електроенергію до електромобіля з потужністю понад 22 кВт;
- (6) «постачання електроенергії з берега» означає подачу електроенергії з берега через стандартизований інтерфейс до морських суден або суден внутрішнього плавання біля причалу;
- (7) «загальнодоступна зарядна або заправна станція» означає зарядну або заправну станцію для постачання альтернативних видів палива, що забезпечує недискримінаційний доступ для користувачів на всій території Союзу. Недискримінаційний доступ може включати різні умови автентифікації, використання та оплати;
- (8) «заправна станція» означає заправну установку для подачі будь-якого палива, за винятком LNG, через стаціонарний або пересувний заправний агрегат;
- (9) «заправна станція LNG» означає заправну установку для подачі LNG, що є стаціонарною або пересувною установкою, морською установкою або іншою системою.

Стаття 3

Національні рамки політики

1. Кожна держава-член повинна ухвалити національну рамку політики для розвитку ринку в контексті альтернативних видів палива у транспортному секторі та розгортання відповідної інфраструктури. Вона повинна містити принаймні такі елементи:

- оцінку поточного стану та майбутніх змін ринку в контексті альтернативних видів палива у транспортному секторі, у тому числі у світлі їх можливого одночасного або комбінованого використання, а також розвитку інфраструктури для альтернативних видів палива з урахуванням, за необхідності, транскордонної неперервності,
- національні цільові показники та цілі відповідно до статей 4(1), 4(3), 4(5), 6(1), 6(2), 6(3), 6(4), 6(6), 6(7), 6(8) та, якщо застосовно, статті 5(1) у сфері розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива. Такі національні цільові показники та цілі повинні бути

встановлені та можуть бути переглянуті на основі оцінювання національного, регіонального попиту або попиту Союзу з одночасним забезпеченням дотримання мінімальних вимог до інфраструктури, визначених у цій Директиві,

- заходи, необхідні для забезпечення досягнення національних цільових показників і цілей, які містяться в національній рамці політики;
- заходи, які можуть сприяти розгортанню інфраструктури для альтернативних видів палива у секторі послуг громадського транспорту,
- визначення міських/ приміських агломерацій, інших густонаселених районів і мереж, які, залежно від потреб ринку, повинні бути обладнані загальнодоступними зарядними станціями відповідно до статті 4(1),
- визначення міських/ приміських агломерацій, інших густонаселених районів і мереж, які, залежно від потреб ринку, повинні бути обладнані заправними станціями CNG відповідно до статті 6(7),
- оцінку потреби у встановленні заправних станцій LNG у портах за межами основної мережі TEN-T,
- розгляд потреби у встановленні джерел електропостачання в аеропортах для використання повітряними суднами під час стоянки.

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб національні рамки політики враховували потреби різних видів транспорту, які існують на їхній території, включно з тими, для яких існують обмежені альтернативи викопному паливу.

3. Національні рамки політики повинні враховувати, у відповідних випадках, інтереси регіональних і місцевих органів, а також відповідних стейкхолдерів.

4. За необхідності, держави-члени повинні співпрацювати, у рамках консультацій або спільних рамок політики, щоб забезпечити узгодженість і координацію заходів, необхідних для досягнення цілей цієї Директиви.

5. Заходи підтримки інфраструктури для альтернативних видів палива повинні реалізуватися з дотриманням правил надання державної допомоги, передбачених у ДФЄС.

6. Національні рамки політики повинні відповідати чинному екологічному та кліматозахисному законодавству Союзу.

7. Держави-члени повинні повідомити свої національні рамки політики Комісії до 18 листопада 2016 року.

8. На основі національних рамок політики Комісія повинна опублікувати та регулярно оновлювати інформацію про національні цільові показники та цілі, подану кожною державою-членом щодо:

- кількості загальнодоступних зарядних станцій,
- заправних станцій LNG у морських портах і портах на внутрішніх водних шляхах,
- загальнодоступних заправних станцій LNG для моторних транспортних засобів,
- загальнодоступних заправних станцій CNG для моторних транспортних засобів.

Якщо застосовно, також повинна бути опублікована інформація щодо:

- загальнодоступних водневих заправних станцій,
- інфраструктури для постачання електроенергії з берега в морських портах і портах на внутрішніх водних шляхах,
- інфраструктури для постачання електроенергії до повітряних суден на стоянці.

9. Комісія повинна допомагати державам-членам у звітуванні про національні рамки політики шляхом надання настанов, зазначених у статті 10(4), оцінювати узгодженість національних рамок політики на

рівні Союзу та допомагати державам-членам у процесі співпраці, передбаченої в параграфі 4 цієї статті.

Стаття 4

Постачання електроенергії для транспорту

1. Держави-члени повинні забезпечити, за допомогою своїх національних рамок політики, встановлення належної кількості загальнодоступних зарядних станцій до 31 грудня 2020 року, щоб забезпечити рух електромобілів принаймні в міських/ приміських агломераціях, в інших густонаселених районах і, у відповідних випадках, у мережах, визначених державами членами. Кількість таких зарядних станцій повинна встановлюватися з урахуванням, між іншим, кількості електромобілів, які, ймовірно, будуть зареєстровані до кінця 2020 року, як вказано у їхніх національних рамках політики, а також найкращих практик і рекомендацій, виданих Комісією. У відповідних випадках повинні враховуватися особливі потреби, пов'язані зі встановленням загальнодоступних зарядних станцій на зупинках громадського транспорту.
 2. Комісія повинна оцінити застосування вимог у параграфі 1 та, у відповідних випадках, подати пропозицію про внесення змін до цієї Директиви, враховуючи розвиток ринку електромобілів, щоб забезпечити встановлення у кожній державі-члені додаткової кількості загальнодоступних зарядних станцій до 31 грудня 2025 року принаймні в основній мережі TEN-T, у міських/ приміських агломераціях та в інших густонаселених районах.
 3. Держави-члени також повинні вживати заходів у рамках їхніх національних рамок політики, щоб стимулювати та полегшити розгортання зарядних станцій, які не є загальнодоступними.
 4. Держави-члени повинні забезпечити, щоб зарядні станції нормальної потужності для електромобілів, за винятком бездротових або індуктивних пристроїв, розгорнуті або модернізовані починаючи з 18 листопада 2017 року, відповідали принаймні технічним специфікаціям, визначеним у пункті 1.1 додатка II, і чинним спеціальним вимогам щодо безпеки на національному рівні.
- Держави-члени повинні забезпечити, щоб зарядні станції високої потужності для електромобілів, за винятком бездротових або індуктивних пристроїв, розгорнуті або модернізовані починаючи з 18 листопада 2017 року, відповідали принаймні технічним специфікаціям, визначеним у пункті 1.2 додатка II.
5. Держави-члени повинні забезпечити оцінювання потреби в постачанні електроенергії з берега на судна внутрішнього плавання та морські судна в морських портах і портах на внутрішніх водних шляхах у своїх національних рамках політики. Таке постачання електроенергії з берега повинне бути передусім встановлене в портах основної мережі TEN-T та в інших портах до 31 грудня 2025 року, крім випадків, коли відсутній попит і витрати непропорційні вигодам, у тому числі екологічним вигодам.
 6. Держави-члени повинні забезпечити, щоб установки для постачання електроенергії з берега для морського транспорту, розгорнуті або модернізовані починаючи з 18 листопада 2017 року, відповідали технічним специфікаціям, визначеним у пункті 1.7 додатка II.
 7. Заряджання електромобілів на загальнодоступних зарядних станціях повинне, якщо це технічно можливо та економічно доцільно, відбуватися з використанням розумних систем обліку, як означено в пункті (28) статті 2 Директиви 2012/27/ЄС, і повинне відповідати вимогам, встановленим у статті 9(2) зазначеної Директиви.
 8. Держави-члени повинні забезпечити, щоб оператори загальнодоступних зарядних станцій могли вільно купувати електроенергію в будь-якого постачальника електроенергії Союзу за згодою такого постачальника. Операторам зарядних станцій необхідно дозволити надавати клієнтам послуги із заряджання електромобілів на договірній основі, у тому числі від імені та в інтересах інших надавачів послуг.
 9. Усі загальнодоступні зарядні станції повинні також забезпечувати користувачам електромобілів можливість одноразового заряджання без укладання договору з відповідним постачальником електроенергії або оператором.

10. Держави-члени повинні забезпечити, щоб ціни операторів загальнодоступних зарядних станцій були обґрунтованими, легко та чітко порівнянними, прозорими та недискримінаційними.

11. Держави-члени повинні забезпечити, щоб оператори систем розподілу співпрацювали в недискримінаційний спосіб із будь-якою особою, що створює або експлуатує загальнодоступні зарядні станції.

12. Держави-члени повинні гарантувати, що правова рамка дозволяє, щоб постачання електроенергії зарядній станції було предметом договору з постачальником, іншим ніж суб'єкт, що постачає електроенергію для домогосподарства або приміщення, у якому розташована така зарядна станція.

13. Без обмеження Регламенту (ЄС) № 1025/2012, Союз повинен прагнути, щоб відповідні організації стандартизації розробили європейські стандарти, які містять детальні технічні специфікації для бездротових зарядних станцій і заміни акумуляторів моторних транспортних засобів, а також для зарядних станцій для моторних транспортних засобів категорії L і електробусів.

14. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 8 з метою:

- (a) доповнення цієї статті та пунктів 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 і 1.8 додатка II, щоб вимагати відповідності інфраструктури, яку розгортають або модернізують, технічним специфікаціям, які містяться в європейських стандартах, що підлягають розробленню відповідно до параграфу 13 цієї статті, якщо відповідні європейські організації стандартизації порекомендували тільки одне технічне рішення з технічними специфікаціями, як описано у відповідному європейському стандарті;
- (b) оновлення покликань на стандарти, зазначені в технічних специфікаціях, визначених у пункті 1 додатка II, якщо такі стандарти викладені в нових редакціях, ухвалених відповідними організаціями стандартизації.

Особливо важливо, щоб Комісія дотримувалася своєї звичайної практики та проводила консультації з експертами, у тому числі з експертами держав-членів, перш ніж ухвалювати такі делеговані акти.

У таких делегованих актах повинні бути передбачені перехідні періоди тривалістю принаймні 24 місяці до початку застосування технічних специфікацій, які в них містяться, або змін до них до інфраструктури, яку розгортають або модернізують.

Стаття 5

Постачання водню для дорожнього транспорту

1. Держави-члени, які вирішать включити загальнодоступні водневі заправні станції у свої національні рамки політики, повинні забезпечити наявність належної кількості таких станцій до 31 грудня 2025 року, щоб забезпечити рух водневих моторних транспортних засобів, у тому числі транспортних засобів на паливних елементах, у мережах, визначених такими державами-членами, у тому числі, у відповідних випадках, на транскордонних шляхах.

2. Держави-члени повинні гарантувати відповідність загальнодоступних водневих заправних станцій, розгорнутих або модернізованих починаючи з 18 листопада 2017 року, технічним специфікаціям, визначеним у пункті 2 додатка II.

3. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти згідно зі статтею 8, щоб оновлювати покликання на стандарти, вказані в технічних специфікаціях, визначених у пункті 2 додатка II, якщо такі стандарти викладені в нових редакціях, ухвалених відповідними організаціями стандартизації.

Особливо важливо, щоб Комісія дотримувалася своєї звичайної практики та проводила консультації з експертами, у тому числі з експертами держав-членів, перш ніж ухвалювати такі делеговані акти.

У таких делегованих актах повинні бути передбачені перехідні періоди тривалістю принаймні 24 місяці до початку застосування технічних специфікацій, які в них містяться, або змін до них до інфраструктури, яку розгортають або модернізують.

Стаття 6

Постачання природного газу для транспорту

1. Держави-члени повинні забезпечити, за допомогою їхніх національних рамок політики, встановлення належної кількості заправних станцій LNG у морських портах, щоб уможливити рух суден внутрішнього плавання або морських суден, які працюють на LNG, в основній мережі TEN-T до 31 грудня 2025 року. Держави-члени повинні співпрацювати із сусідніми державами-членами, за необхідності, щоб забезпечити належне охоплення основної мережі TEN-T.
2. Держави-члени повинні забезпечити, за допомогою їхніх національних рамок політики, встановлення належної кількості заправних станцій LNG у портах на внутрішніх водних шляхах, щоб уможливити рух суден внутрішнього плавання або морських суден, які працюють на LNG, в основній мережі TEN-T до 31 грудня 2030 року. Держави-члени повинні співпрацювати із сусідніми державами-членами, за необхідності, щоб забезпечити належне охоплення основної мережі TEN-T.
3. Держави-члени повинні визначити у своїх національних рамках політики морські порти та порти на внутрішніх водних шляхах, у яких повинен надаватися доступ до заправних станцій LNG, зазначених у параграфах 1 і 2, також беручи до уваги потреби ринку.
4. Держави-члени повинні забезпечити, за допомогою своїх національних рамок політики, встановлення належної кількості загальнодоступних заправних станцій LNG до 31 грудня 2025 року принаймні в межах наявної основної мережі TEN-T, щоб забезпечити рух великовантажних моторних транспортних засобів, які працюють на LNG, на території Союзу, за наявності попиту, крім випадків, коли витрати непропорційні вигодам, у тому числі екологічним вигодам.
5. Комісія повинна оцінити застосування вимоги в параграфі 4 та, у відповідних випадках, подати пропозицію про внесення змін до цієї Директиви до 31 грудня 2027 року з урахуванням ринку великовантажних моторних транспортних засобів, які працюють на LNG, щоб забезпечити встановлення належної кількості загальнодоступних заправних станцій LNG в кожній державі-члені.
6. Держави-члени повинні забезпечити наявність належної системи розподілу LNG на їхній території, у тому числі обладнання для завантаження автоцистерн LNG, з метою його постачання на заправні станції, зазначені в параграфах 1, 2 і 4. Як відступ, сусідні держави-члени можуть, у контексті їхніх національних рамок політики, сформулювати резерв для цілей виконання цієї вимоги. На угоди про створення резерву поширюються обов'язки держав-членів щодо звітування відповідно до цієї Директиви.
7. Держави-члени повинні забезпечити, за допомогою їхніх національних рамок політики, встановлення належної кількості загальнодоступних заправних станцій CNG до 31 грудня 2020 року, щоб уможливити, відповідно до шостого абзацу статті 3(1), рух моторних транспортних засобів, які працюють на CNG, у міських/ приміських агломераціях та в інших густонаселених районах, а також, у відповідних випадках, у мережах, визначених такими державами-членами.
8. Держави-члени повинні забезпечити, за допомогою їхніх національних рамок політики, встановлення належної кількості загальнодоступних заправних станцій CNG до 31 грудня 2025 року принаймні в межах наявної основної мережі TEN-T, щоб забезпечити рух моторних транспортних засобів, які працюють на CNG, на території Союзу.
9. Держави-члени повинні забезпечити, щоб заправні станції CNG для моторних транспортних засобів, розгорнуті або модернізовані починаючи з 18 листопада 2017 року, відповідали технічним специфікаціям, визначеним у пункті 3.4 додатка II.
10. Без обмеження Регламенту (ЄС) № 1025/2012, Союз повинен прагнути, щоб відповідні європейські або міжнародні організації стандартизації розробили стандарти, у тому числі детальні технічні специфікації для:
 - (a) заправних станцій LNG для морського та внутрішнього водного транспорту;
 - (b) заправних станцій для моторних транспортних засобів, які працюють на LNG і CNG.
11. Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 8 з метою:

- (a) доповнення цієї статті та пунктів 3.1, 3.2 і 3.4 додатка II, щоб вимагати відповідності інфраструктури, яку розгортають або модернізують, технічним специфікаціям, які містяться у стандартах, що підлягають розробленню відповідно до пунктів (a) і (b) параграфу 10 цієї статті, якщо відповідні європейські організації стандартизації порекомендували тільки одне технічне рішення з технічними специфікаціями, як описано у відповідному європейському стандарті, сумісному з відповідними міжнародними стандартами, якщо застосовно;
- (b) оновлення покликань на стандарти, вказані в технічних специфікаціях, визначених у пункті 3 додатка II, якщо такі стандарти викладені в нових редакціях, ухвалених відповідними європейськими або міжнародними організаціями стандартизації.

Особливо важливо, щоб Комісія дотримувалася своєї звичайної практики та проводила консультації з експертами, у тому числі з експертами держав-членів, перш ніж ухвалювати такі делеговані акти.

У таких делегованих актах повинні бути передбачені перехідні періоди тривалістю принаймні 24 місяці до початку застосування технічних специфікацій, які в них містяться, або змін до них до інфраструктури, яку розгортають або модернізують.

12. За відсутності стандарту, що містить детальні технічні специфікації для заправних станцій LNG для морського та внутрішнього водного транспорту, зазначених у пункті (a) параграфу 10, та, зокрема, за відсутності таких специфікацій щодо бункерування LNG Комісія, беручи до уваги результати роботи, що триває в рамках Міжнародної морської організації, Центральної комісії судноплавства по Рейну, Дунайської комісії та інших відповідних міжнародних форумів, уповноважена ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 8 для встановлення:

- вимог щодо інтерфейсів для заправки морського та внутрішнього водного транспорту скрапленим природним газом (LNG),
- вимог щодо безпекових аспектів процедури наземного зберігання та заправки морського та внутрішнього водного транспорту скрапленим природним газом (LNG).

Особливо важливо, щоб Комісія дотримувалася своєї звичайної практики та проводила консультації з відповідними групами експертів у секторі морського та внутрішнього водного транспорту, включно з експертами національних органів морського та внутрішнього судноплавства, перш ніж ухвалювати такі делеговані акти.

Стаття 7

Інформація для користувачів

1. Без обмеження Директиви 2009/30/ЄС, держави-члени повинні забезпечити надання релевантної, узгодженої та чіткої інформації про моторні транспортні засоби, які можна регулярно заправляти окремими видами палива, що введені в обіг, або заряджати на зарядних станціях. Така інформація повинна вказуватися в посібниках з експлуатації моторних транспортних засобів, на заправних і зарядних станціях, на моторних транспортних засобах та в дилерських центрах моторних транспортних засобів на їхній території. Ця вимога застосовується до моторних транспортних засобів і посібників з експлуатації моторних транспортних засобів, введених в обіг після 18 листопада 2016 року.

2. Надання інформації, зазначеної в параграфі 1, повинне ґрунтуватися на положеннях про маркування відповідності палива стандартам європейських організацій стандартизації, що встановлюють технічні специфікації палива. Якщо в таких стандартах вказується графічне представлення, включно зі схемою кольорового кодування, графічне представлення повинне бути простим і легким для розуміння та розміщуватися в добре помітному місці:

- (a) на відповідних насосах та їх соплах на заправних станціях з дати введення палива в обіг;
- (b) на або в безпосередній близькості до кришок заливних горловин усіх паливних баків моторних транспортних засобів, рекомендованих і сумісних із таким паливом, а також у посібниках з

експлуатації моторних транспортних засобів, якщо такі моторні транспортні засоби вводяться в обіг після 18 листопада 2016 року.

3. У відповідних випадках і, зокрема, для природного газу та водню при зазначенні цін на паливо на заправній станції для цілей порівняння повинні зазначатися відповідні ціни за одиницю. Зазначення такої інформації не повинне вводити в оману або дезорієнтувати користувача.

Щоб підвищити рівень обізнаності споживачів і забезпечити прозорість цін на паливо в узгоджений спосіб на території Союзу, Комісія уповноважена ухвалювати, шляхом ухвалення імплементаційних актів, спільну методологію порівняння цін за одиницю для альтернативних видів палива.

4. Якщо стандарти, які встановлюють технічні специфікації палива, не містять положень про маркування відповідності певним стандартам, якщо в положеннях про маркування не зазначене графічне представлення, у тому числі схеми кольорового кодування, або якщо положення про маркування не підходять для досягнення цілей цієї Директиви, Комісія може, для цілей однакового застосування параграфів 1 і 2, уповноважити європейські організації стандартизації розробити специфікації маркування сумісності або ухвалити імплементаційні акти, які визначають графічне представлення сумісності, включно зі схемою кольорового кодування, для видів палива, введених в обіг на території Союзу, частка яких у загальному обсязі продажів становить 1%, за оцінками Комісії, у більш ніж одній державі-члені.

5. У разі оновлення положень про маркування відповідних стандартів європейських організацій стандартизації, ухвалення імплементаційних актів щодо маркування або розроблення, за необхідності, нових стандартів європейських організацій стандартизації для альтернативних видів палива відповідні вимоги щодо маркування застосовується до всіх заправних і зарядних станцій та моторних транспортних засобів, зареєстрованих на території держав-членів через 24 місяці після їх відповідного оновлення або ухвалення.

6. Імплементаційні акти, зазначені в цій статті, ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 9(2).

7. Держави-члени повинні забезпечити, за наявності, відкритий і недискримінаційний доступ усіх користувачів до даних про географічне розташування загальнодоступних заправних і зарядних станцій альтернативних видів палива, охоплених цією Директивою. Для зарядних станцій такі дані, за наявності, можуть включати інформацію про доступність у реальному часі, а також інформацію про заряджання в минулому та в реальному часі.

Стаття 8

Здійснення делегованих повноважень

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надаються Комісії з дотриманням умов, встановлених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статтях 4, 5 і 6, надано Комісії на п'ятирічний період, починаючи із 17 листопада 2014 року. Комісія складає звіт щодо делегування повноваження не пізніше, ніж за дев'ять місяців до кінця зазначеного п'ятирічного періоду. Строк делегування повноваження автоматично продовжується на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент чи Рада не висловить заперечення проти такого продовження не пізніше, ніж за три місяці до кінця кожного періоду.

3. Делеговані повноваження, зазначені у статтях 4, 5 і 6, можуть бути в будь-який час відкликані Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, визначені в такому рішенні. Воно набуває чинності на наступний день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або з пізнішої дати, вказаної в такому рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, які вже введені в дію.

4. Після ухвалення делегованого акта Комісія повинна одночасно повідомити про це Європейському Парламенту і Раді.

5. Делегований акт, ухвалений згідно зі статтями 4, 5 і 6, набуває чинності, тільки якщо ні Європейський Парламент, ні Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з дати надання зазначеного акта Європейському Парламенту і Раді, або, якщо до завершення цього періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісії, що вони не матимуть заперечень. Такий строк продовжують іще на три місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

Стаття 9

Процедура комітету

1. Комісії допомагає комітет. Такий комітет є комітетом у розумінні Регламенту (ЄС) № 182/2011.
2. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011. Якщо комітет не надає жодного висновку, Комісія не ухвалює проект імплементаційного акта і застосовується третій підпараграф статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.
3. Якщо висновок комітету повинен бути отриманий шляхом письмової процедури, така процедура припиняється без результату, якщо протягом строку для надання висновку голова комітету ухвалює таке рішення або цього вимагає проста більшість членів комітету.

Стаття 10

Звітування та перегляд

1. Кожна держава-член повинна подавати до Комісії звіт про імплементацію своєї національної рамки політики до 18 листопада 2019 року та кожні три роки потому. Такі звіти повинні охоплювати інформацію, вказану в додатку I, і повинні, у відповідних випадках, містити відповідне обґрунтування рівня досягнення національних цільових показників і цілей, зазначених у статті 3(1).
2. До 18 листопада 2017 року Комісія повинна подати Європейському Парламенту і Раді звіт про оцінку національних рамок політики та їх узгодженості на рівні Союзу, включно з оцінкою рівня досягнення національних цільових показників і цілей, зазначених у статті 3(1).
3. Комісія повинна подавати звіт про застосування цієї Директиви Європейському Парламенту і Раді кожні три роки починаючи з 18 листопада 2020 року.

Звіт Комісії повинен містити таку інформацію:

- оцінку заходів, вжитих державами-членами;
- оцінку впливу цієї Директиви на розвиток ринку в контексті інфраструктури для альтернативних видів палива та її внеску в розвиток ринку альтернативних видів палива для транспорту, а також її впливу на економіку та довкілля,
- інформацію про технічний прогрес і розвиток ринку в контексті альтернативних видів палива у транспортному секторі, відповідної інфраструктури, охопленої цією Директивою, і всіх інших альтернативних видів палива.

Комісія може наводити приклади найкращих практик і надавати відповідні рекомендації.

У звіті Комісії також повинні оцінюватися вимоги і дати, визначені в цій Директиві, у контексті розбудови інфраструктури та імплементації специфікацій з урахуванням технічних, економічних і ринкових змін відповідних альтернативних видів палива і з додаванням, за необхідності, законодавчої пропозиції.

4. Комісія повинна ухвалити настанови щодо звітування держав-членів про елементи, наведені в додатку I.
5. До 31 грудня 2020 року Комісія повинна переглянути імплементацію цієї Директиви та, у відповідних випадках, подати пропозицію про внесення до неї змін шляхом встановлення нових спільних технічних специфікацій для інфраструктури для альтернативних видів палива в рамках сфери застосування цієї Директиви.

6. До 31 грудня 2018 року Комісія повинна, якщо вона вважає це доцільним, ухвалити план дій щодо реалізації стратегії, визначеної в Повідомленні «Чиста енергія для транспорту: європейська стратегія альтернативних видів палива», щоб досягти якнайширшого використання альтернативних видів палива з одночасним забезпеченням технологічної нейтральності та сприяти сталій електричній мобільності на території Союзу. З цією метою вона може враховувати індивідуальні ринкові потреби та зміни в державах-членах.

Стаття 11

Транспозиція

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, до 18 листопада 2016 року. Вони негайно інформують про це Комісію.
2. Якщо держави-члени ухвалюють такі положення, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.
3. Держави-члени надають Комісії текст основних положень актів національного права, які вони ухвалюють у сфері регулювання цієї Директиви.

Стаття 12

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 13

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

ДОДАТОК I

ЗВІТ

Звіт повинен містити опис заходів, вжитих державою-членом на підтримку розбудови інфраструктури для альтернативних видів палива. Звіт повинен містити принаймні такі елементи:

1. Правові заходи

Інформація про правові заходи, до яких можуть належати законодавчі, регуляторні або адміністративні заходи на підтримку розбудови інфраструктури для альтернативних видів палива, як-от надання дозволів на будівництво, дозволів на користування майданчиками для паркування, сертифікація екологічних характеристик підприємств і концесії на заправні станції.

2. Заходи політики на підтримку імплементації національної рамки політики

Інформація про такі заходи повинна включати такі елементи:

- прями стимули придбання транспортних засобів, які використовують альтернативні види палива, або будівництва інфраструктури,
- наявність податкових пільг для просування транспортних засобів, які використовують альтернативні види палива, і відповідної інфраструктури,

- використання публічних закупівель на підтримку альтернативних видів палива, у тому числі спільних закупівель,
- нефінансові стимули на боці попиту, наприклад пільговий доступ до зон з обмеженим доступом, політика паркування та виділені смуги руху,
- розгляд потреби в заправних станціях відновлюваного реактивного палива в аеропортах в основній мережі TEN-T,
- технічні й адміністративні процедури та законодавство у сфері надання дозволів на постачання альтернативних видів палива, щоб полегшити процес надання дозволів.

3. Підтримка розгортання та виробництва

Річний державний бюджет, виділений на розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива, з розподілом за альтернативним видом палива і видом транспорту (дорожній, залізничний, водний і повітряний транспорт).

Річний державний бюджет, виділений на підтримку виробничих потужностей з технологіями альтернативних видів палива, з розподілом за альтернативним видом палива і видом транспорту.

Розгляд будь-яких особливих потреб на початковому етапі розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива.

4. Дослідження, технологічний розвиток та демонстрація

Річний державний бюджет, виділений на підтримку досліджень, технологічного розвитку та демонстрації альтернативних видів палива, з розподілом за видами палива і видами транспорту.

5. Цільові показники та цілі

- оцінка кількості транспортних засобів на альтернативному паливі, що очікується до 2020, 2025 і 2030 років,
- рівень досягнення національних цільових показників і цілей розгортання альтернативних видів палива для різних видів транспорту (дорожній, залізничний, водний і повітряний транспорт),
- рівень досягнення національних цільових показників і цілей розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива для різних видів транспорту,
- інформація про методологію, яка використовувалася для врахування ефективності заряджання зарядних станцій високої потужності.

6. Розвиток інфраструктури для альтернативних видів палива

Зміни пропозиції (додаткова потужність інфраструктури) та попиту (фактично використана потужність).

ДОДАТОК II

ТЕХНІЧНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ

1. Технічні специфікації для зарядних станцій

1.1. Зарядні станції нормальної потужності для моторних транспортних засобів

Зарядні станції змінного струму нормальної потужності для електромобілів повинні бути обладнані для цілей сумісності (взаємодійності) принаймні штепсельними розетками або з'єднувачами транспортних засобів типу 2, як описано у стандарті EN 62196-2. За умови збереження сумісності з конфігурацією типу 2 такі штепсельні розетки можуть бути обладнані механічними затворами.

1.2. Зарядні станції високої потужності для моторних транспортних засобів

Зарядні станції змінного струму високої потужності для електромобілів повинні бути обладнані для цілей сумісності (взаємодійності) принаймні з'єднувачами типу 2, як описано у стандарті EN 62196-2.

Зарядні станції постійного струму високої потужності для електромобілів повинні бути обладнані для цілей сумісності (взаємодійності) принаймні з'єднувачами комбінованої зарядної системи «Combo 2», як описано у стандарті EN 62196-3.

- 1.3. Бездротові зарядні станції для моторних транспортних засобів
- 1.4. Заміна акумуляторів моторних транспортних засобів
- 1.5. Зарядні станції для моторних транспортних засобів категорії L
- 1.6. Зарядні станції для електробусів
- 1.7. Постачання електроенергії з берега на морські судна

Постачання електроенергії з берега на морські судна, включно з проектуванням, встановленням і випробуванням систем, повинне відповідати технічним специфікаціям стандарту IEC/ISO/IEEE 80005-1.

- 1.8. Постачання електроенергії з берега на судна внутрішнього плавання

2. Технічні специфікації для водневих заправних станцій для моторних транспортних засобів

- 2.1. Водневі заправні станції відкритого типу, які подають газоподібний водень, що використовується як паливо для моторних транспортних засобів, повинні відповідати технічним специфікаціям специфікації ISO/TS 20100 «Газоподібний водень. Заправні станції».
- 2.2. Чистота водню, що подається на водневих зарядних станціях, повинна відповідати технічним специфікаціям, що входять до стандарту ISO 14687-2.
- 2.3. Водневі заправні станції повинні використовувати алгоритми та обладнання для заправки, які відповідають специфікації ISO/TS 20100 «Газоподібний водень. Заправні станції».

▼ M1

- 2.4. З'єднувальні пристрої для заправки моторних транспортних засобів газоподібним воднем повинні відповідати стандарту ISO 17268 «Пристрої з'єднувальні для заправки наземних транспортних засобів газоподібним воднем».

▼ B

3. Технічні специфікації для заправних станцій природного газу

- 3.1. Технічні специфікації для заправних станцій LNG для суден внутрішнього плавання або морських суден
- 3.2. Технічні специфікації для заправних станцій LNG для моторних транспортних засобів
- 3.3. Технічні специфікації для заправних з'єднувачів/ приймачів CNG

Заправні з'єднувачі/ приймачі CNG повинні відповідати Правилам ЄЕК ООН № 110 (що містять покликання на частини I і II стандарту ISO 14469).

- 3.4. Технічні специфікації для заправних станцій CNG для моторних транспортних засобів