

**REGLAMENTO (ES) 2023/1804 IR LIETUVOS RESPUBLIKOS NACIONALINIŲ TEISĖS AKTŲ ATITIKTIES LENTELĖ**

ES teisės akto pavadinimas, numeris	Lietuvos Respublikos nacionalinio teisės akto ar jo projekto pavadinimas	ES teisės akto įgyvendinimo lygis
<p>2023 m. rugsėjo 13 d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES</p>	<p><b>1. Lietuvos Respublikos Alternatyviųjų degalų įstatymo 2, 5, 9, 12, 15, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 34 ir 35 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo projektas (toliau – ADĮ projektas);</b>                  2. Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2012 m. vasario 3 d. įsakymas Nr. 1-22 „Dėl elektros įrenginių įrengimo bendrųjų taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Įsakymas Nr. 1-22);                  3. Lietuvos Respublikos energetikos ministro 2009 m. balandžio 16 d. įsakymas Nr. 1-37 „Dėl degalinių eksploatavimo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Įsakymas Nr. 1-37);                  4. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. gegužės 14 d. įsakymas Nr. 3-320 „Dėl Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos paskyrimo už viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemos sukūrimą atsakinga institucija“ (toliau – Įsakymas Nr. 3-320).</p>	

<p><b>1 straipsnis</b> <b>Dalykas</b></p> <p>1. Šiuo reglamentu nustatomi privalomi nacionaliniai tikslai, pagal kuriuos Sąjungoje įdiegiama pakankama alternatyviųjų degalų infrastruktūra, skirta kelių transporto priemonėms, traukiniams, laivams ir oro uoste stovintiems orlaiviams. Juo nustatomos alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudotojų informavimo, duomenų teikimo ir mokėjimo reikalavimų bendros techninės specifikacijos ir reikalavimai.</p> <p>2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomos taisyklės dėl 14 straipsnyje nurodytų nacionalinių politikos sistemų, kurias turi patvirtinti valstybės narės, įskaitant taisykles, dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo srityse, kuriose nėra nustatyti privalomi Sąjungos masto tikslai, ir dėl ataskaitų apie alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą teikimo.</p> <p>3. Šiuo reglamentu nustatomas ataskaitų teikimo mechanizmas bendradarbiavimui skatinti ir užtikrinamas patikimas pažangos stebėjimas. Ataskaitų teikimo mechanizmas turi būti struktūrizuotas, skaidrus ir kartotinis Komisijos ir valstybių narių tarpusavio vykdomas procesas, kad, atsižvelgiant į esamas vietas ir regionines alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo strategijas, būtų užbaigtos rengti ir vėliau įgyvendintos nacionalinės politikos sistemos ir kad Komisija imtųsi atitinkamų veiksmų nuosekliam ir greitesniam alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimui valstybėse narėse remti.</p>	<p style="text-align: center;">-</p> <p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>2 straipsnis</b> <b>Terminų apibrėžtys</b></p> <p>Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:</p> <p>2) <i>ad hoc</i> kaina – įkrovimo prieigos arba degalų pildymo punkto operatoriaus nustatyta kaina, kurią galutinis naudotojas moka už <i>ad hoc</i> įkrovimą ar degalų pildymą;</p> <p>4) alternatyvieji degalai – degalai arba energijos šaltiniai, kurie, naudojant energiją transportui, bent iš dalies pakeičia degalus, gaunamus iš iškastinės naftos šaltinių, ir kurie gali padėti mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir didinti transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą, įskaitant:</p> <p>a) netaišioms transporto priemonėms, traukiniams, laivams ar orlaiviams skirtus alternatyviuosius degalus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— elektrą;</li> <li>— vandenilį;</li> <li>— amoniaką;</li> </ul>	<p><b>ADĮ projekto 1 straipsnis</b></p> <p>Pakeisti 2 straipsnį ir jį išdėstyti taip:</p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>25. Šiame įstatyme vartojamos sąvokos „abikryptis įkrovimas“, „ad hoc degalų pildymas“, „ad hoc įkrovimas“, „ad hoc kaina“ „alternatyvieji degalai“, „atiduodamoji galia“, „degalų pildymo punktas“, „degalų pildymo punkto operatorius“, „didelės galios įkrovimo prieiga“, „dinaminiai duomenys“, „duomenų naudotojas“, „elektrinė transporto priemonė“, „elektros tiekimas nuo kranto“, „elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams“, „galutinis naudotojas“, „išmanusis įkrovimas“, „įkrovimo paslauga“, „įkrovimo prieiga“, „įkrovimo prieigos operatorius“, „įkrovimo stotelė“, „įprastos galios įkrovimo prieiga“, „judumo paslaugų teikėjas“, „keleivinis laivas“, „konteinervežis“, „lengvoji transporto priemonė“, „laidu įkraunama hibridinė transporto priemonė“, „miestų transporto mazgas“, „saugi ir apsaugota stovėjimo</b></p>	<p>Visiškas</p>

b) degalus iš atsinaujinančiųjų išteklių:— biomasės kurą, įskaitant biodujas, ir biodegalus, kaip apibrėžta atitinkamai Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 27, 28 ir 33 punktuose;

— sintetinius ir parafininius degalus, įskaitant amoniaką, gaminamus iš atsinaujinančiosios energijos;

c) alternatyviuosius degalus iš neatsinaujinančiųjų išteklių ir pereinamojo laikotarpio iškastinį kurą:

— dujinės būsenos gamtines dujas (suslėgtąsias gamtines dujas (SGD)) ir skystosios būsenos gamtines dujas (suskystintąsias gamtines dujas (SkGD));

— suskystintąsias naftos dujas (SND);

— sintetinius ir parafininius degalus, gaminamus iš neatsinaujinančiosios energijos;

11) abikryptis įkrovimas – išmaniojo įkrovimo operacija, kai elektros energijos srautas gali būti apgręžtas ir elektra iš baterijos gali tekėti į įkrovimo priėgą, prie kurios ji prijungta;

14) konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams triumuose ir denyje vežti;

16) duomenų naudotojas – valdžios institucija, kelių direkcija, kelio valdytojas, įkrovimo priėgos ir degalų pildymo punkto operatorius, mokslinių tyrimų ar nevyriausybinė organizacija, judumo paslaugų teikėjas, e. tarptinklinio ryšio platforma, skaitmeninių žemėlapių teikėjas arba bet kuris kitas subjektas, norintis naudoti duomenis informacijai teikti, paslaugoms kurti arba alternatyviųjų degalų infrastruktūros moksliniams tyrimams ar analizei atlikti;

17) skaitmeniniais ryšiais susieta įkrovimo priėga – įkrovimo priėga, kuri gali siųsti ir gauti informaciją tikruoju laiku, palaikyti abikryptį ryšį su elektros tinklu ir elektrine transporto priemone ir kurią galima stebėti bei kontroliuoti nuotoliniu būdu, be kita ko, siekiant pradėti ir sustabdyti įkrovimo seansą bei matuoti elektros energijos srautus;

20) dinaminiai duomenys – dažnai arba reguliariai kintantys duomenys;

22) elektrinė transporto priemonė – motorinė transporto priemonė, kurioje sumontuota jėgos pavara, turinti bent vieną ne išorinę elektros mašiną, veikiančią kaip energijos keitiklis su elektrine įkraunamąja energijos kaupimo sistema, kurią galima įkrauti iš išorės;

23) elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams – elektros tiekimas per standartizuotą stacionariąją ar mobiliąją sąsają orlaiviams, stovintiems kontaktinėje orlaivių stovėjimo aikštelėje arba nutolusioje orlaivių stovėjimo aikštelėje;

**aikštelė“, „sunkioji transporto priemonė“, „statiniai duomenys“, „skaitmeniniais ryšiais susieta įkrovimo priėga“, „suskystintas metanas“, „TEN-T visuotinis tinklas“, „TEN-T pagrindinis tinklas“, „viešai prieinama alternatyviųjų degalų infrastruktūra“ suprantamos taip, kaip jos apibrėžiamos Reglamente (ES) 2023/1804.**

<<...>>

24) galutinis naudotojas – fizinis arba juridinis asmuo, išsigyjantis alternatyviuosius degalus tiesiogiai naudoti transporto priemonėje;

30) sunkioji transporto priemonė – M2 kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto ii papunktyje, M3 kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktyje, N2 kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkto ii papunktyje, arba N3 kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkto iii papunktyje;

31) didelės galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios atiduodamoji galia perduodant elektrą elektrinei transporto priemonei yra didesnė kaip 22 kW;

33) lengvoji transporto priemonė – M1 kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje, arba N1 kategorijos motorinė transporto priemonė, kaip apibūdinta to reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje;

34) suskystintas metanas – SkGD, suskystintos biodujos arba sintetinis suskystintas metanas, įskaitant tų degalų mišinius;

36) judumo paslaugų teikėjas – juridinis asmuo, kuris galutiniam naudotojui teikia paslaugas už atlygį, įskaitant įkrovimo ar degalų pildymo paslaugų pardavimą;

37) įprastos galios įkrovimo prieiga – įkrovimo prieiga, kurios atiduodamoji galia perduodant elektrą elektrinei transporto priemonei yra ne mažesnė arba lygi 22 kW;

39) įkrovimo prieigos operatorius – subjektas, kuris yra atsakingas už įkrovimo prieigos valdymą ir eksploatavimą, ir kuris galutiniams naudotojams teikia įkrovimo paslaugą, be kita ko judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu;

40) degalų pildymo punkto operatorius – subjektas, kuris yra atsakingas už degalų pildymo punkto valdymą ir eksploatavimą ir kuris galutiniams naudotojams teikia degalų pildymo paslaugą, be kita ko judumo paslaugų teikėjo vardu bei jo pavedimu;

41) keleivinis laivas – laivas, kuris plukdo daugiau kaip 12 keleivių, įskaitant kruizinius laivus, greitaeigius keleivinius laivus ir ro-ro keleivinius laivus;

43) laidu įkraunama hibridinė transporto priemonė – elektrinė transporto priemonė, turinti įprastą vidaus degimo variklį ir elektrinę varymo sistemą, kurią galima įkrauti iš išorinio elektros energijos šaltinio;

44) atiduodamoji galia – didžiausia teorinė galia, išreikšta kW, kurią įkrovimo prieiga, stotelė ar įkrovimo parkas arba elektros tiekimo nuo kranto įranga gali perduoti prie jos (jo) prijungtoms transporto priemonėms ar laivams;

45) viešai prieinama alternatyviųjų degalų infrastruktūra – alternatyviųjų degalų infrastruktūra plačiajai visuomenei prieinamoje vietoje arba patalpose, neatsižvelgiant į tai, ar alternatyviųjų degalų infrastruktūra yra viešojoje ar privačioje teritorijoje, ar taikomi prieigos prie vietos arba patalpų apribojimai arba sąlygos, ir neatsižvelgiant į taikomas alternatyviųjų degalų infrastruktūros naudojimo sąlygas;

47) *ad hoc* įkrovimas – įkrovimo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti komercinių santykių su tos įkrovimo prieigos operatoriumi, neapsiribojančių vien įkrovimo paslaugos pirkimu;

48) įkrovimo prieiga – prie elektros tinklo prijungta arba neprijungta stacionarioji arba mobilioji sąsaja, per kurią gali būti perduodama elektra elektrinei transporto priemonei ir, nors ji gali turėti vieną ar daugiau skirtingų tipų jungčių, vienu metu galima įkrauti tik vieną elektrinę transporto priemonę ir kuri neapima įtaisų, kurių atiduodamoji galia yra mažesnė arba lygi 3,7 kW ir kurių pagrindinė paskirtis nėra elektrinių transporto priemonių įkrovimas;

52) įkrovimo stotelė – fizinis įrenginys konkrečioje vietoje, kurį sudaro viena ar daugiau įkrovimo prieigų;

53) įkrovimo paslauga – naudojantis viešai prieinama įkrovimo prieiga vykdomas elektros energijos pardavimas arba tiekimas, įskaitant susijusias paslaugas;

55) *ad hoc* degalų pildymas – degalų pildymo paslauga, kurią įsigyti norinčiam galutiniam naudotojui nereikia užsiregistruoti, sudaryti rašytinio susitarimo arba užmegzti komercinių santykių su to degalų pildymo punkto operatoriumi, neapsiribojančių vien degalų pildymo paslaugos pirkimu;

56) degalų pildymo punktas – skystiesiems arba dujiniais degalais tiekti skirta degalų pildymo infrastruktūra, kurią sudaro stacionarusis arba mobilusis įrenginys, kuriuo vienu metu galima papildyti tik vieną transporto priemonę, vieną traukinį, vieną laivą arba vieną orlaivį;

63) saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė – stovėjimo aikštelė, kuria gali naudotis vairuotojai, vežantys prekes ar keleivius, ir kuri yra sertifikuota pagal Komisijos deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/1012;

<p>64) elektros tiekimas nuo kranto – prie krantinės prisišvartavusių jūrų laivų arba vidaus vandenių laivų aprūpinimas elektros energija nuo kranto, naudojant stacionariąją arba mobiliąją standartizuotą sąsają;</p> <p>65) išmanusis įkrovimas – įkrovimo operacija, kai elektros energijos tiekimo baterijai intensyvumas koreguojamas realiuoju laiku pagal elektroniniu ryšiu gaunamą informaciją;</p> <p>66) statiniai duomenys – duomenys, kurie nesikeičia dažnai ar reguliariai;</p> <p>67) TEN-T visuotinis tinklas – visuotinis tinklas, kaip tai suprantama Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 9 straipsnyje;</p> <p>68) TEN-T pagrindinis tinklas – pagrindinis tinklas, kaip tai suprantama Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 38 straipsnyje;</p> <p>72) miestų transporto mazgas – miestų transporto mazgas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 3 straipsnio p punkte.</p>		
<p><b>3 straipsnis</b></p> <p><b>Su lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai</b></p> <p>1. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje viešai prieinamos lengvosios elektrinės transporto priemonės skirtos įkrovimo stotelės būtų įrengtos taip, kad atitiktų lengvųjų elektrinių transporto priemonių naudojimo mastą ir kad jos toms transporto priemonėms teiktų pakankamą atiduodamąją galią. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad kiekvienų metų pabaigoje, pradedant nuo 2024 m., susumavus būtų pasiekti šie su atiduodamąja galia susiję tikslai:</p> <p>a) kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai elektrinei transporto priemonei su baterijomis tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 1,3 kW ir</p> <p>b) kiekvienai jų teritorijoje registruotai lengvajai laidu įkraunamai hibridinei transporto priemonei tenkanti bendra viešai prieinamų įkrovimo stotelių atiduodamoji galia turi būti bent 0,80 kW.</p> <p>2. Kai lengvųjų elektrinių transporto priemonių su baterijomis dalis, palyginti su visu valstybės narės teritorijoje užregistruotų lengvųjų transporto priemonių parku, pasiekia bent 15 % ir valstybė narė įrodo, kad 1 dalies antroje pastraipoje išdėstytų reikalavimų įgyvendinimas sukelia neigiamų padarinių toje valstybėje narėje, nes atgraso nuo privačiųjų investicijų ir nebėra pagrįstas, ta valstybė narė gali pateikti Komisijai motyvuotą prašymą leisti taikyti mažesnius reikalavimus dėl bendros atiduodamosios galios arba leisti nustoti taikyti tokius reikalavimus.</p>	<p><b>ADĮ projekto 8 straipsnis</b></p> <p>Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:</p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>3. Įrengtos viešai prieinamos įkrovimo stotelės, skirtos elektromobiliams įkrauti, turi atitikti elektromobilių naudojimo mastą ir pakankamą atiduodamąją galią šiems transporto priemonėms Reglamento (ES) 2023/1804 3 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytais terminais pagal nustatytus reikalavimus ir išimtis. Už elektromobilių naudojimo masto ir pakankamos atiduodamosios galios šiems transporto priemonėms duomenų stebėseną yra atsakinga Susisiekimo ministerija.</b></p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>
<p>3. Komisija, remdamasi kiekvieno atvejo atžvilgiu pateisinamomis priežastimis, priima sprendimą per šešis mėnesius nuo pagal 2 dalį pateikto motyvuoto prašymo gavimo datos.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	

4. Valstybės narės savo teritorijos kelių tinkle užtikrina minimalų lengvųjų elektrinių transporto priemonių viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičių. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:

a) TEN-T pagrindiniame kelių tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengti viešai prieinami lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkai, atitinkantys šiuos reikalavimus:

i) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;

ii) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;

b) TEN-T visuotiniame kelių tinkle kiekviena kelio kryptimi ne rečiau kaip kas 60 km būtų įrengti viešai prieinami lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkai, atitinkantys šiuos reikalavimus:

i) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad palei bent 50 % TEN-T visuotinio kelių tinklo kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 300 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;

ii) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 300 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 150 kW;

iii) ne vėliau kaip 2035 m. gruodžio 31 d. užtikrinama, kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 600 kW ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia yra bent 150 kW.

5. 4 dalies b punkto i papunktyje nurodyta TEN-T visuotinio kelių tinklo ilgio procentinė dalis apskaičiuojama remiantis šiais elementais:

a) vardikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T visuotinio kelių tinklo ilgis valstybės narės teritorijoje;

b) skaitikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T visuotinio kelių tinklo atkarpų tarp dviejų lengvosios elektrinės transporto priemonės skirtų viešai prieinamų įkrovimo parkų, atitinkančių 4 dalies b punkto i papunktyje išdėstytus reikalavimus, ilgis, išskyrus TEN-T

#### ADĮ projekto 8 straipsnis

Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

<<...>>

**5. Viešai prieinamos įkrovimo prieigos, skirtos elektromobiliams įkrauti, turi būti įrengtos šalia valstybinės reikšmės kelių, priklausančių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui, arba ne didesniu kaip 3 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio Reglamento (ES) 2023/1804 3 straipsnio 4–11 dalyse nustatytais terminais pagal nustatytus reikalavimus ir išimtis. Nustatytų atstumų išlaikymo tarp kaimyninių valstybių narių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui priklausančiuose keliuose pagal Reglamento (ES) 2023/1804 3 straipsnio 11 dalį principai ir atvejai, kai gali būti taikomos išimties pagal Reglamento (ES) 2023/1804 3 straipsnio 7–10 dalis, yra nustatomi elektrinių kelių transporto priemonių naudojimo ir įkrovimo prieigų plėtros Lietuvoje veiksmų plane, tvirtinamame energetikos ministro ir susisiekimo ministro.**

<<...>>

Visiškas

visuotinio kelių tinklo atkarpa tarp tų dviejų įkrovimo parkų, tarp kurių atstumas yra didesnis kaip 60 km.

6. Bendras viešai prieinamas lengvosios elektrinės transporto priemonės skirtas įkrovimo parkas gali būti įrengtas palei TEN-T kelių tinklą abiem važiavimo kryptimis, jei:

a) tas įkrovimo parkas yra lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis;

b) yra įrengtas tinkamas to įkrovimo parko ženklavimas ir

c) abiem važiavimo kryptimis įvykdyti 4 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendra įkrovimo parko atiduodamąja galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia, taikoma vienai kelio krypčiai.

7. Nukrypstant nuo šio straipsnio 4 dalies, palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 8 500 lengvųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali nustatyti, kad viešai prieinamas lengvųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkas būtų naudojamas abiem važiavimo kryptimis, jei įvykdyti šio straipsnio 4 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendrą įkrovimo parko atiduodamąja galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia, taikoma vienai kelio krypčiai ir jei įkrovimo parkas yra lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis ir yra įrengtas tinkamas to įkrovimo parko ženklavimas. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

8. Nukrypstant nuo šio straipsnio 4 dalies, palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 8 500 lengvųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti pagal šio straipsnio 4 dalį reikalaujamą viešai prieinamo lengvųjų transporto priemonių įkrovimo parko bendrą atiduodamąją galią, jei tas įkrovimo parkas aptarnauja tik vieną eismo kryptį ir jei įvykdomi šio straipsnio 4 dalyje išdėstyti kiti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia. Valstybės narės Komisijai praneša apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus



metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

9. Nukrypstant nuo šio straipsnio 4 dalies a ir b punktuose išdėstyto reikalavimo, susijusio su didžiausiu 60 km atstumu tarp viešai prieinamų lengvosioms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų, valstybės narės gali leisti didesnę, iki 100 km, atstumą tarp tokių įkrovimo parkų palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendras metinis vidutinis dienos eismas yra mažesnis nei 3 000 lengvųjų transporto priemonių, jei tarp įkrovimo parkų įrengiamas tinkamas ženklavimas dėl atstumo. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

10. Kai valstybė narė praneša Komisijai apie atvejį, kai ji pasinaudojo 7 dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata, laikoma, kad 4 dalies a ir b punktuose išdėstyti reikalavimai dėl didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų yra įvykdyti.

11. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio kelių tinklo ir TEN-T visuotinio kelių tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami 4 dalies a ir b punktuose nurodyti didžiausi atstumai.

#### 4 straipsnis

#### Su sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina savo teritorijoje minimalųjį sunkiųjų elektrinių transporto priemonių viešųjų įkrovimo prieigų skaičių. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad:

a) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. palei bent 15 % TEN-T kelių tinklo ilgio kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai ir kad kiekvieno įkrovimo parko atiduodamoji galia būtų bent 1 400 kW ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;

b) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. palei bent 50 % TEN-T kelių tinklo ilgio kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai ir kad kiekviename įkrovimo parke:

i) palei TEN-T pagrindinį kelių tinklą būtų teikiama bent 2 800 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;

ii) palei TEN-T visuotinį kelių tinklą būtų teikiama bent 1 400 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;

c) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. palei TEN-T pagrindinį kelių tinklą kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai, tarp kurių didžiausias atstumas būtų 60 km, ir kad kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 3 600 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent dvi įkrovimo prieigos, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;

d) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. palei TEN-T visuotinį kelių tinklą kiekviena eismo kryptimi būtų įrengti viešai prieinami sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirti įkrovimo parkai, tarp kurių didžiausias atstumas būtų 100 km, ir kad kiekviename įkrovimo parke būtų teikiama bent 1 500 kW atiduodamoji galia ir jame būtų bent viena įkrovimo prieiga, kurios individuali atiduodamoji galia būtų bent 350 kW;

e) ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. kiekvienoje saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje būtų įrengtos bent dvi viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo stotelės, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 100

#### ADĮ projekto 8 straipsnis

Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

<<...>>

**6. Šalia valstybinės reikšmės kelių, priklausančių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui, arba ne didesniu kaip 3 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio, Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priede nustatytuose miestų transporto mazguose, saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse turi būti įrengtas minimalus sunkiųjų elektrinių transporto priemonių viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius Reglamento (ES) 2023/1804 4 straipsnio 1–7 ir 9 dalyse nustatytais terminais pagal reikalavimus ir išimtis. Nustatytų atstumų išlaikymo tarp kaimyninių valstybių narių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui priklausančiuose keliuose pagal Reglamento (ES) 2023/1804 4 straipsnio 9 dalį principai ir atvejai, kai gali būti taikomos išimtys pagal Reglamento (ES) 2023/1804 4 straipsnio 4–7 dalis, yra nustatomi elektrinių kelių transporto priemonių naudojimo ir įkrovimo prieigų plėtros Lietuvoje veiksmų plane.**

<<...>>

Visiškas

kW;

f) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekvienoje saugioje ir apsaugotoje stovėjimo aikštelėje būtų įrengtos bent keturios viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo stotelės, kurių individuali atiduodamoji galia būtų bent 100 kW;

g) ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengtos viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia būtų bent 900 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW;

h) ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengtos viešai prieinamos sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtos įkrovimo prieigos, kurių bendra atiduodamoji galia būtų bent 1 800 kW, o atskirų įkrovimo stotelių individuali atiduodamoji galia – bent 150 kW.

2. 1 dalies a ir b punktuose nurodyta TEN-T kelių tinklo ilgio procentinė dalis apskaičiuojama remiantis šiais elementais:

a) vardikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T kelių tinklo ilgis valstybės narės teritorijoje;

b) skaitikliui apskaičiuoti: bendras TEN-T kelių tinklo atkarpų tarp dviejų viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų, atitinkančių atitinkamai 1 dalies a ir b punktuose išdėstytus reikalavimus, ilgis, išskyrus TEN-T kelių tinklo atkarpas tarp dviejų iš tų įkrovimo parkų, tarp kurių atstumas yra didesnis kaip 120 km.

3. Bendras viešai prieinamas sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtas įkrovimo parkas gali būti įrengtas palei TEN-T kelių tinklą abiem važiavimo kryptimis, jei:

a) tas įkrovimo parkas yra lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis;

b) yra įrengtas tinkamas to įkrovimo parko ženklavimas ir

c) abiem važiavimo kryptimis įvykdyti 1 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendra įkrovimo parko atiduodamąja galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia, taikoma vienai kelio kryptimi.

4. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, palei TEN-T tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 2 000 sunkiųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požūriu, valstybės narės gali nustatyti, kad viešai prieinamas sunkiųjų elektrinių transporto priemonių įkrovimo parkas būtų

naudojamas abiem važiavimo kryptimis, jei įvykdomi šio straipsnio 1 dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp įkrovimo parkų, bendra įkrovimo parko atiduodamąja galia, įkrovimo prieigų skaičiumi ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamąja galia, taikoma vienai kelio krypčiai, ir jei tas įkrovimo parkas lengvai prieinamas abiem važiavimo kryptimis ir yra įrengtas tinkamas jo ženklavimas. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

5. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, palei TEN-T pagrindinio tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 2 000 sunkiųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti pagal šio straipsnio 1 dalį reikalaujamą viešai prieinamo sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirto įkrovimo parko bendrą atiduodamąją galią, jei tas įkrovimo parkas aptarnauja tik vieną eismo kryptį ir jei yra laikomasi šio straipsnio 1 dalyje išdėstytų reikalavimų didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų, įkrovimo prieigų skaičiaus ir atskirų įkrovimo prieigų atiduodamosios galios požiūriu. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

6. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies c punkte nustatyto reikalavimo, susijusio su didžiausiu 60 km atstumu tarp viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų, valstybės narės gali leisti didesnę, iki 100 km, atstumą tarp tokių įkrovimo parkų palei TEN-T pagrindinio tinklo kelius, kurių bendras metinis vidutinis dienos eismas yra mažesnis nei 800 sunkiųjų transporto priemonių, jei tarp įkrovimo parkų įrengiamas tinkamas ženklavimas dėl atstumo. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodytomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

7. Kai valstybė narė Komisijai praneša apie atvejį, kai ji pasinaudojo 6 dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata, laikoma, kad 1 dalies c punkte išdėstytas reikalavimas dėl didžiausio atstumo tarp įkrovimo parkų yra įvykdytas.

<p>8. Nukrypstant nuo 1 dalies a, b, c ir d punktuose išdėstytų reikalavimų, susijusių su viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų bendra atiduodamąja galia, ir nuo 1 dalies c punkte išdėstyto reikalavimo susijusio su didžiausiu atstumu tarp tų įkrovimo parkų, Kipras Komisijai gali pateikti pagrįstą prašymą leisti taikyti mažesnius reikalavimus, susijusius su viešai prieinamų sunkiosioms elektrinėms transporto priemonėms skirtų įkrovimo parkų bendros atiduodamosios galios dydžiu arba leisti taikyti ilgesnį, tačiau neviršijantį 100 km, didžiausią atstumą tarp tų įkrovimo parkų arba abi šias nukrypti leidžiančias nuostatas, su sąlyga, kad toks prašymas, jeigu jis būtų patenkintas, netrukdytų sunkiųjų elektrinių transporto priemonių judėjimui toje valstybėje narėje. Komisija, remdamasi kiekvieno atvejo atžvilgiu pateisinamomis priežastimis, priima sprendimą per šešis mėnesius nuo pagal 2 dalį pateikto prašymo gavimo datos. Pagal tokį sprendimą Kiprui suteiktas leidimas galioja ne ilgiau kaip ketverius metus. Jei Kipras siekia pratęsti leidimo galiojimą, jis gali Komisijai pateikti papildomą pagrįstą prašymą iki leidimo galiojimo pabaigos.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>9. Ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio kelių tinklo ir TEN-T visuotinio kelių tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijami 1 dalies c ir d punktuose nurodyti didžiausi atstumai tarp įkrovimo parkų. Iki tos datos ypatingas dėmesys skiriamas tarpvalstybinėms atkarpoms, o kaimyninės valstybės narės deda visas įmanomas pastangas, kad būtų laikomasi tų didžiausių leidžiamų atstumų, kai tik jos pradės įrenginėti įkrovimo infrastruktūrą palei TEN-T kelių tinklo tarpvalstybines atkarpas.</p>	<p><b>ADĮ projekto 8 straipsnis</b>  Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;  <b>6. Šalia valstybinės reikšmės kelių, priklausančių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui, arba ne didesniu kaip 3 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio, Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priede nustatytuose miestų transporto mazguose, saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse turi būti įrengtas minimalus sunkiųjų elektrinių transporto priemonių viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičius Reglamento (ES) 2023/1804 4 straipsnio 1–7 ir 9 dalyse nustatytais terminais pagal reikalavimus ir išimtis. Nustatytų atstumų išlaikymo tarp kaimyninių valstybių narių TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui priklausančiuose keliuose pagal Reglamento (ES) 2023/1804 4 straipsnio 9 dalį principai ir atvejai, kai gali būti taikomos išimties pagal Reglamento (ES) 2023/1804 4 straipsnio 4–7 dalis, yra nustatomi elektrinių kelių transporto priemonių naudojimo ir įkrovimo prieigų plėtros Lietuvoje veiksmų plane.</b>  &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>

## 5 straipsnis

### Įkrovimo infrastruktūra

1. Įkrovimo priegų operatoriai savo eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo priegose galutiniams naudotojams suteikia galimybę ad hoc įkrauti savo elektrines transporto priemones. Viešai prieinamose įkrovimo priegose, įrengtose po 2024 m. balandžio 13 d., ad hoc įkrovimas turi būti įmanomas naudojant Sąjungoje plačiai naudojamą mokėjimo priemonę. Tuo tikslu įkrovimo priegų operatoriai tose priegose priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:

- mokėjimo kortelių skaitytuvus;
- bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles;
- viešai prieinamų įkrovimo priegų, kurių atiduodamoji galia mažesnė kaip 50 kW, atveju prietaisus, kurie naudoja interneto ryšį ir leidžia atlikti saugias mokėjimo operacijas, pavyzdžiui, prietaisus, generuojančius specialų greitojo atsako kodą.

Nuo 2027 m. sausio 1 d. įkrovimo priegų operatoriai užtikrina, kad visos jų eksploatuojamos palei TEN-T kelių tinklą įrengtos arba saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse įrengtos viešai prieinamos įkrovimo priegos, kurių atiduodamoji galia yra lygi arba didesnė nei 50 kW, įskaitant įkrovimo priegas, įrengtas anksčiau nei 2024 m. balandžio 13 d., atitiktų a arba b punkte išdėstytus reikalavimus.

Vienas antroje pastraipoje nurodytas mokėjimo terminalas ar prietaisas gali aptarnauti kelias viešai prieinamas įkrovimo priegas įkrovimo parke.

Reikalavimai, nustatyti šioje dalyje, netaikomi viešai prieinamoms įkrovimo priegoms, už kurių teikiamą įkrovimo paslaugą mokėti nereikia.

2. Įkrovimo priegų operatoriai, savo eksploatuojamoje viešai prieinamoje įkrovimo priegoje siūlantys automatinį tapatumo nustatymą, užtikrina, kad galutiniai naudotojai visada turėtų teisę nesinaudoti automatinio tapatumo nustatymu ir vietoje to galėtų arba ad hoc įkrauti savo transporto priemonę, kaip numatyta 1 dalyje, arba rinktis kitą sutartimi grindžiamą įkrovimo sprendimą, siūlomą toje įkrovimo priegoje. Įkrovimo priegų operatoriai aiškiai rodo tą galimybę galutiniams naudotojams ir jiems patogiu būdu siūlo ją kiekvienoje savo eksploatuojamoje viešai prieinamoje įkrovimo priegoje, kurioje naudojamas automatinis tapatumo nustatymas.

## ADĮ projekto 9 straipsnis

Pakeisti 24 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

**1. Įkrovimo priegų operatoriai savo eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo priegose galutiniams naudotojams suteikia galimybę ad hoc įkrauti savo elektrines transporto priemones pagal Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 1–5 dalyse nustatytus terminus ir keliamus reikalavimus, susijusius su apmokėjimu už įkrovimo paslaugas. Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 11 dalyje nustatytais atvejais, Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 2 dalies vykdymą privalo užtikrinti įkrovimo priegos savininkas.**

<<...>>

Visiškas

3. Viešai prieinamų įkrovimo priegų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešai prieinamų įkrovimo priegų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Tačiau kainų lygis gali būti diferencijuojamas, tačiau tik tuo atveju, jeigu diferencijavimas yra proporcingas ir jis gali būti pateisinamas dėl objektyvių priežasčių.

#### **ADĮ projekto 9 straipsnis**

Pakeisti 24 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

<<...>>

**2. Viešai prieinamų įkrovimo priegų operatorių ir judumo paslaugų teikėjų nustatomos kainos turi atitikti Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 3 ir 5 dalyse nustatytus reikalavimus.**

<<...>>

Visiškas

4. Viešai prieinamose įkrovimo priegose, kurių atiduodamoji galia lygi arba yra didesnė nei 50 kW, operatoriaus taikoma ad hoc kaina grindžiama pristatytos elektros energijos kaina už kWh. Be to, tų įkrovimo priegų operatoriai, siekdami atgrasyti nuo ilgo įkrovimo priegos užimtumo, gali imti užimtumo mokestį kaip kainą už minutę.

Viešai prieinamų įkrovimo priegų, kurių atiduodamoji galia yra lygi arba didesnė nei 50 kW, operatoriai įkrovimo stotelėse nurodo ad hoc kainą už kWh ir bet kokią galimą užimtumo mokestį, išreikštą kaina už minutę, kad galutiniams naudotojams ta informacija būtų žinoma prieš jiems pradėdant įkrovimo seansą ir kad būtų galima lengviau palyginti kainas.

Viešai prieinamų įkrovimo priegų, kurių atiduodamoji galia yra mažesnė nei 50 kW, operatoriai jų eksploatuojamose įkrovimo stotelėse aiškiai ir lengvai pateikia informaciją apie ad hoc kainą ir visus jos kainos komponentus, kad galutiniams naudotojams ta informacija būtų žinoma prieš jiems pradėdant įkrovimo seansą ir būtų lengviau palyginti kainas. Taikomos kainos sudedamosios dalys pateikiamos tokia tvarka:

- kaina už kWh;
- kaina už minutę;
- kaina už seansą ir
- bet kuris kitas taikomas kainos komponentas.

Pirma ir antra pastraipos taikomos visoms įkrovimo priegoms, įrengtoms po 2024 m. balandžio 13 d.

#### ADĮ projekto 9 straipsnis

Pakeisti 24 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

**1. Įkrovimo priegų operatoriai savo eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo priegose galutiniams naudotojams suteikia galimybę *ad hoc* įkrauti savo elektrines transporto priemones Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 1–5 dalyse nustatytais terminais ir pagal keliamus reikalavimus, susijusius su apmokėjimu už įkrovimo paslaugas. Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 11 dalyje nustatytais atvejais Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 2 dalies nuostatų vykdymą privalo užtikrinti įkrovimo priegos savininkas.**

<<...>>

Visiškas



5. Judumo paslaugų teikėjų nustatomos kainos galutiniams naudotojams turi būti pagrįstos, skaidrios ir nediskriminacinės. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams visą informaciją apie kainas, kuri yra susijusi su įkrovimo seansu, pateikia prieš jiems pradėdant tą numatomą įkrovimo seansą; tam naudojamos laisvai prieinamos, plačiai naudojamos elektroninės priemonės, aiškiai atskiriant visus kainos komponentus, įskaitant taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus judumo paslaugų teikėjo taikomus mokesčius ar rinkliavas. Mokesčiai turi būti pagrįsti, skaidrūs ir nediskriminaciniai. Judumo paslaugų teikėjai netaiko jokių papildomų mokesčių už tarpvalstybinį e. tarptinklinio ryšio paslaugų teikimą.

#### **ADĮ projekto 9 straipsnis**

Pakeisti 24 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

<<...>>

**1. Įkrovimo priegų operatoriai savo eksploatuojamose viešai prieinamose įkrovimo priegose galutiniams naudotojams suteikia galimybę *ad hoc* įkrauti savo elektrines transporto priemones pagal Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 1–5 dalyse nustatytus terminus ir keliamus reikalavimus, susijusius su apmokėjimu už įkrovimo paslaugas. Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 11 dalyje nustatytais atvejais, Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 2 dalies vykdymą privalo užtikrinti įkrovimo priegos savininkas.**

<<...>>

Visiškas

6. Valstybės narės užtikrina, kad jų institucijos reguliariai stebėtų įkrovimo infrastruktūros rinką, visų pirma, kad jos stebėtų, kaip įkrovimo priegų operatoriai ir judumo paslaugų teikėjai laikosi 3 ir 5 dalių. Valstybės narės taip pat siekia užtikrinti, kad jų institucijos reguliariai stebėtų galimą nesąžiningą komercinę praktiką, darančią poveikį vartotojams.

**ADĮ projekto 9 straipsnis**

Pakeisti 24 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

<<...>>

**3. Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 6 dalyje nustatytą stebėseną vykdo Taryba energetikos ministro nustatyta tvarka.**

<<...>>

Visiškas

<p>7. Ne vēlāku kā 2024. gada oktobra 14. dienā uzlādēšanas punktu operatori nodrošina, ka visi to ekspluatējamie vietējie uzlādēšanas punkti ir savstarpēji savienoti ar uzlādēšanas punktu tīklu.</p> <p>8. Uzlādēšanas punktu operatori nodrošina, ka visos to ekspluatējamajos vietējos uzlādēšanas punktos, kas ir uzstādīti līdz 2024. gada oktobra 13. dienai vai pēc tās, ir nodrošināta iespēja izmantot uzlādēšanu.</p>	<p><b>ADĪ projekta 9. pants</b> Pārveidot 24. pantu un to izdot šādi: &lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>4. Vietējie uzlādēšanas punktu operatori vai Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 11. daļā noteiktajos apstākļos uzlādēšanas punktu īpašnieki nodrošina uzlādēšanas punktu savienojumu tīklu, izmantojot uzlādēšanu, stacionāro uzlādēšanas kabelu ierīci Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 7., 8., 10. daļās noteiktajos termiņos saskaņā ar noteiktajiem noteikumiem.</b></p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visišķas</p>
<p>9. Valsts ievieš nepieciešamās pasākumus, lai nodrošinātu, ka TEN-T tīkla esošajās stacijās un atpūtas stacijās, kurās ir uzstādīta alternatīvo degvielas infrastruktūra, ir nodrošināta atbilstoša zīmēšana, lai būtu viegli atrastu alternatīvo degvielas infrastruktūras vietas.</p>	<p><b>ADĪ projekta 14. pants</b> Pārveidot 29. pantu un to izdot šādi: &lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>2. Īstenojot Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 9. daļā noteiktos noteikumus, uzlādēšanas punktu operatori ir obligāti jānodrošina ar atbilstošu zīmēšanu.</b></p>	
<p>10. Ne vēlāku kā 2025. gada oktobra 14. dienā vietējie uzlādēšanas punktu operatori nodrošina, ka visos to ekspluatējamajos vietējos uzlādēšanas punktos ir nodrošināta uzlādēšanas punktu savienojumu tīkla nodrošināšana.</p>	<p><b>ADĪ projekta 9. pants</b> Pārveidot 24. pantu un to izdot šādi: &lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>4. Vietējie uzlādēšanas punktu operatori vai Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 11. daļā noteiktajos apstākļos uzlādēšanas punktu īpašnieki nodrošina uzlādēšanas punktu savienojumu tīklu, izmantojot uzlādēšanu, stacionāro uzlādēšanas kabelu ierīci Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 7., 8., 10. daļās noteiktajos termiņos saskaņā ar noteiktajiem noteikumiem.</b></p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visišķas</p>
<p>11. Ja uzlādēšanas punktu operatori nav tā uzlādēšanas punktu īpašnieki, uzlādēšanas punktu īpašniekiem jānodrošina, ka abiem pusēm ir jānodrošina uzlādēšanas punktu īpašniekiem, kuru tehniskās īpašības būtu tādas, lai operatori varētu izpildīt 2., 7., 8. un 10. daļās noteiktos noteikumus.</p>	<p><b>ADĪ projekta 9. pants</b> Pārveidot 24. pantu un to izdot šādi: 1. Uzlādēšanas punktu operatori savos ekspluatējamajos vietējos uzlādēšanas punktos galvenokārt nodrošina iespēju <i>ad hoc</i> izmantot savu elektrisko transporta līdzekļu Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 1.–5. daļās noteiktajos termiņos un saskaņā ar noteiktajiem noteikumiem, kas saistīti ar maksājumu par uzlādēšanas pakalpojumiem. Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 11. daļā noteiktajos apstākļos Reglamenta (ES) 2023/1804. 5. panta 2. daļā noteiktos noteikumus jānodrošina izpildīt uzlādēšanas punktu īpašniekiem.</p>	<p>Visišķas</p>

<<...>>

**4. Viešai prieinamų įkrovimo priegų operatoriai arba Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 11 dalyje nustatytais atvejais įkrovimo priegų savininkai užtikrina priegų susiejimą skaitmeniniais ryšiais, išmanųjį įkrovimą, stacionarių įkrovimo kabelių įrengimą Reglamento (ES) 2023/1804 5 straipsnio 7, 8, 10 dalyse nustatytais terminais pagal nustatytus reikalavimus.**

<<...>>

## 6 straipsnis

### Su kelių transporto priemonėms skirta vandenilio pildymo infrastruktūra susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. būtų įrengtas minimalusis viešai prieinamų vandenilio pildymo stotelių skaičius. Tuo tikslu valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. palei TEN-T pagrindinį tinklą būtų įrengtos viešai prieinamos vandenilio pildymo stotelės, kurių minimalus suminis pajėgumas siektų bent 1 toną per parą ir kuriose būtų įrengtas bent 700 barų dozatorius, ir tarp kurių didžiausias atstumas būtų ne didesnis kaip 200 km. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. gruodžio 31 d. kiekviename miestų transporto mazge būtų įrengta bent viena viešai prieinama vandenilio pildymo stotelė. Valstybės narės užtikrina, kad būtų atlikta analizė siekiant nustatyti, kurioje vietoje būtų geriausia įrengti tokias degalų pildymo stoteles, ir kad analizės metu, visų pirma, būtų apsvarstyta galimybė tokias degalų pildymo stoteles įrengti daugiarūšio transporto mazguose, į kuriuos būtų galima integruoti kitų rūšių transportą. Valstybės narės savo nacionalinėse politikos sistemose nustato aiškią linijinę 2030 m. tikslų pasiekimo trajektoriją ir aiškų orientacinį 2027 m. tikslą, kuriuo užtikrinama pakankama TEN-T pagrindinio tinklo aprėptis, kad būtų patenkinti besikeičiantys rinkos poreikiai.

2. Kaimyninės valstybės narės užtikrina, kad TEN-T pagrindinio tinklo tarpvalstybinėse atkarpose nebūtų viršijamas 1 dalies antroje pastraipoje nurodytas didžiausias atstumas.

3. Viešai prieinamos degalų pildymo stotelės operatorius arba, jei operatorius nėra tos degalų pildymo stotelės savininkas, tos degalų pildymo stotelės savininkas jų abiejų tarpusavio susitarimu užtikrina, kad degalų pildymo stotelė būtų suprojektuota taip, kad ja galėtų naudotis lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės.

4. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, palei TEN-T pagrindinio tinklo kelius, kurių bendrą metinį vidutinį dienos eismą sudaro mažiau nei 2 000 sunkiųjų transporto priemonių ir kai infrastruktūros diegimo negalima pagrįsti socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, valstybės narės gali iki 50 % sumažinti pagal šio straipsnio 1 dalį reikalaujamą viešai prieinamos vandenilio pildymo stotelės pajėgumą, jei įvykdyti toje dalyje išdėstyti reikalavimai, susiję su didžiausiu atstumu tarp vandenilio pildymo stotelių ir dozatoriaus slėgiu. Valstybės narės praneša Komisijai apie visus atvejus, kai jos pasinaudojo šioje dalyje nurodyta nukrypti leidžiančia nuostata. Valstybės narės tuos atvejus peržiūri kas dvejus

### ADĮ projekto 12 straipsnis

Pakeisti 27 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

<<...>>

**3) šalia valstybinės reikšmės kelių, priklausančių TEN-T pagrindiniam tinklui, arba ne didesniu kaip 10 km atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš TEN-T kelio, Reglamento (ES) 2024/1679 II priede nustatytuose miestų transporto mazguose turi būti įrengtas minimalus viešai prieinamų degalų, šiuo atveju vandenilio, pildymo punktų skaičius Reglamento (ES) 2023/1804 6 straipsnio 1–4 dalyse nustatytais terminais pagal nustatytus reikalavimus ir išimtis;**

<<...>>

**4. Tikslus ir priemones, kuriomis būtų užtikrinama degalų, šiuo atveju vandenilio, pildymo punktų plėtra, vadovaujantis šio straipsnio 3 dalimi, ir skatinamas vandeniliu varomų transporto priemonių naudojimas Lietuvoje, nustato susisiekimo ministras.**

<<...>>

Visiškas

metus teikdamos 15 straipsnyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.

--	--	--

<p>5. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, jeigu infrastruktūros įrengimo išlaidos yra neproporcingos naudai, įskaitant naudą aplinkai, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio straipsnio 1 dalies:</p> <p>a) atokiausiems Sąjungos regionams, nurodytiems SESV 349 straipsnyje, arba</p> <p>b) saloms, kurioms taikoma termino „mažų sujungta sistema“ arba termino „maža atskira sistema“ apibrėžtis pagal Direktyvą (ES) 2019/944.</p> <p>Tokiais atvejais valstybės narės pagrindžia savo sprendimus Komisijai ir pateikia visą susijusią informaciją savo nacionalinėse politikos sistemose.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>7 straipsnis</b>  <b>Vandenilio pildymo infrastruktūra</b></p> <p>1. Vandenilio pildymo punktų operatoriai savo eksploatuojamuose viešai prieinamuose degalų pildymo punktuose galutiniams naudotojams suteikia galimybę ad hoc pasipildyti degalais. Ad hoc degalų pildymas turi būti įmanomas visuose viešai prieinamuose vandenilio pildymo punktuose, naudojant Sąjungoje plačiai taikomą mokėjimo priemonę. Tuo tikslu tų degalų pildymo punktų operatoriai priima elektroninius mokėjimus terminalais ir prietaisais, naudojamais mokėjimo paslaugoms teikti, įskaitant bent vieną iš šių įtaisų:</p> <p>a) mokėjimo kortelių skaitytuvus;</p> <p>b) bekontaktę funkciją turinčius prietaisus, galinčius nuskaityti bent mokėjimo korteles.</p> <p>Viešai prieinamiems vandenilio pildymo punktam, įrengtiems po 2024 m. balandžio 13 d., šioje dalyje nustatyti reikalavimai taikomi nuo jų įrengimo pradžios. Viešai prieinamiems degalų pildymo punktam, įrengtiems anksčiau nei 2024 m. balandžio 13 d., šioje dalyje nustatyti reikalavimai taikomi nuo 2024 m. spalio 14 d. Jeigu vandenilio pildymo punkto operatorius nėra to punkto savininkas, savininkas operatoriui jų abiejų tarpusavio susitarimu suteikia vandenilio pildymo punktą, kurio techninės charakteristikos būtų tokios, kad operatorius galėtų vykdyti šioje dalyje išdėstytas pareigas.</p> <p>2. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatorių nustatomos kainos turi būti pagrįstos, lengvai ir aiškiai palyginamos, skaidrios ir nediskriminacinės. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatorių nustatomos kainos galutiniams naudotojams ir kainos judumo paslaugų teikėjams negali skirtis, taip pat negali skirtis skirtingiems judumo paslaugų teikėjams nustatomos kainos. Vis dėlto kainų lygis gali būti diferencijuojamas, tačiau tik tuo atveju,</p>	<p><b>ADĮ projekto 12 straipsnis</b>  Pakeisti 27 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>6. Degalų, šiuo atveju vandenilio, pildymo punktų operatoriai viešai prieinamuose vandenilio pildymo punktuose:</b></p> <p><b>1) privalo sudaryti ad hoc degalų, šiuo atveju vandenilio, pildymo galimybę Reglamento (ES) 2023/1804 7 straipsnio 1 dalyje nustatytais terminais pagal nustatytus reikalavimus;</b></p> <p><b>2) privalo užtikrinti, kad pateikiama ad hoc kaina ir informacija apie kainą atitinka Reglamento (ES) 2023/1804 7 straipsnio 2 ir 3 dalyse nustatytus reikalavimus;</b></p> <p><b>3) gali teikti vandenilio pildymo paslaugas pagal sutartį, atsižvelgdami į Reglamento (ES) 2023/1804 7 straipsnio 4 dalyje nustatytus reikalavimus.“</b></p>	<p>Visiškas</p>

<p>jeigu diferencijavimas gali būti pateisinamas dėl objektyvių priežasčių.</p> <p>3. Viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų operatoriai savo eksploatuojamose viešai prieinamose vandenilio pildymo stotelėse aiškiai pateikia informaciją apie ad hoc kainą už kg, kad ta informacija galutiniams naudotojams būtų žinoma prieš jiems pradėdant degalų pildymo seansą ir kad būtų lengviau palyginti kainas.</p> <p>4. Viešai prieinamų vandenilio pildymo stotelių operatoriai klientams gali teikti vandenilio pildymo paslaugas pagal sutartį, be kita ko kitų judumo paslaugų teikėjų vardu bei jų pavedimu. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams nustato pagrįstas, skaidrias ir nediskriminacines kainas. Judumo paslaugų teikėjai galutiniams naudotojams visą informaciją apie kainas, kuri yra susijusi su degalų pildymo seansu, pateikia prieš jiems pradėdant tą numatomą degalų pildymo seansą; tam naudojamos laisvai prieinamos, plačiai naudojamos elektroninės priemonės, aiškiai atskiriant visus kainos komponentus, taikomus vandenilio pildymo punkto operatoriaus, įskaitant taikytiną e. tarptinklinio ryšio kainą ir kitus taikomus mokesčius ar rinkliavas.</p>		
<p><b>8 straipsnis</b>  <b>Kelių transporto priemonėms skirta suskystinto metano infrastruktūra</b>  Iki 2024 m. gruodžio 31 d. valstybės narės užtikrina, kad būtų įrengtas tinkamas viešai prieinamų suskystinto metano pildymo punktų skaičius bent palei TEN-T pagrindinį tinklą, kad suskystintu metanu varomos sunkiosios motorinės transporto priemonės galėtų judėti visoje Sąjungoje, kai yra paklausa, išskyrus atvejus, kai išlaidos būtų per didelės, palyginti su nauda, įskaitant naudą aplinkai.</p>	<p><b>ADĮ projekto 12 straipsnis</b>  Pakeisti 27 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;  <b>2) iki Reglamento (ES) 2023/1804 8 straipsnyje nurodyto termino TEN-T pagrindiniam tinklui priklausančiuose Lietuvos keliuose turi būti įrengtas degalų, šiuo atveju suskystinto metano, pildymo punktų skaičius, atsižvelgiant į nustatytas išimtis;</b>  &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>



## 9 straipsnis

### Su elektros tiekimu nuo kranto jūrų uostuose susiję tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad TEN-T jūrų uostuose jūrų konteinervežiams ir jūrų keleiviniams laivams būtų užtikrintas būtinas elektros tiekimas nuo kranto. Tuo tikslu valstybės narės imasi būtinų priemonių, kad ne vėliau kaip 2029 m. gruodžio 31 d. užtikrintų, kad:

a) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose vidutinis metinis laivų, prisišvartavusių prie krantinės, įplaukimų į uostą skaičius per paskutinius trejus metus didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų konteinervežių atveju viršijo 100, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų konteinervežių įplaukimo į uostą atveju;

b) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose vidutinis metinis laivų, prisišvartavusių prie krantinės, įplaukimų į uostą skaičius per paskutinius trejus metus didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų ro-ro keleivinių laivų ir didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų greitaeigių keleivinių laivų atveju viršijo 40, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų ro-ro keleivinių laivų ir didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų greitaeigių keleivinių laivų įplaukimo į uostą atveju;

c) TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostai, kuriuose vidutinis metinis laivų, prisišvartavusių prie krantinės, įplaukimų į uostą skaičius per paskutinius trejus metus didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų keleivinių laivų, kurie nėra jūrų ro-ro keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, atveju viršijo 25, būtų įrengti taip, kad galėtų kasmet tiekti elektrą nuo kranto bent 90 % visų prisišvartavusių prie atitinkamo jūrų uosto krantinės didesnių kaip 5 000 bruto tonų jūrų keleivinių laivų, kurie nėra jūrų ro-ro keleiviniai laivai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, įplaukimo į uostą atveju.

2. Reglamento (ES) 2023/1805 6 straipsnio 5 dalies a, b, c, e ir g punktuose nurodyti laivų įplaukimai į uostą neskaičiuojami pagal šio straipsnio 1 dalį bendro prisišvartavusių atitinkamo jūrų uosto krantinėje laivų įplaukimų į uostą skaičiaus nustatymo tikslais.

## ADĮ projekto 8 straipsnis

Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

<<...>>

**26. TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui priklausančiuose Lietuvos jūrų uostuose jų valdytojai turi užtikrinti elektros tiekimą nuo kranto jūrų konteinervežiams ir jūrų keleiviniams laivams iki Reglamento (ES) 2023/1804 9 straipsnio 1 dalyje nustatyto termino pagal šio reglamento 9 straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus ir 9 straipsnio 2 dalyje numatytas išimtis.**

<<...>>

Visiškas

<p>3. Jei TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostas ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostas yra saloje arba atokiausiame regione, nurodytame SESV 349 straipsnyje, arba Seutos ir Meliljos teritorijoje, kuri (-is) nėra tiesiogiai prijungta (-as) prie žemyninės dalies elektros tinklo, arba atokiausio regiono arba Seutos ir Meliljos atveju – prie kaimyninės šalies elektros tinklo, šio straipsnio 1 dalis netaikoma tol, kol tokia jungtis nebus užbaigta arba nebus pakankamai pajėgumų vietoje gaminti elektros energiją iš neiškastinių energijos šaltinių, kad būtų patenkinti atitinkamai salos, atokiausio regiono arba Seutos ir Meliljos poreikiai.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>10 straipsnis</b>  <b>Su elektros tiekimu nuo kranto vidaus vandenu uostuose susiję tikslai</b>  Valstybės narės užtikrina, kad:  a) ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. visuose TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenu uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenu laivams nuo kranto būtų tiekama elektra;  b) ne vėliau kaip 2029 m. gruodžio 31 d. visuose TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenu uostuose būtų įrengtas bent vienas įrenginys, kuriuo vidaus vandenu laivams nuo kranto būtų tiekama elektra.</p>	<p><b>ADĮ projekto 8 straipsnis</b>  Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;  <b>27. TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui priklausančiuose Lietuvos vidaus vandenu uostuose jų valdytojais turi užtikrinti įrenginių, kuriais vidaus vandenu laivams nuo kranto būtų tiekama elektra, įrengimą iki Reglamento (ES) 2023/1804 10 straipsnyje nurodytą terminų.</b></p>	
<p><b>11 straipsnis</b>  <b>Su suskystinto metano tiekimu jūrų uostuose susiję tikslai</b>  1. Valstybės narės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose, nurodytuose 2 dalyje, būtų įrengtas tinkamas suskystinto metano pildymo punktų skaičius, kad jūrų laivai galėtų judėti TEN-T pagrindiniame tinkle. Kai tai būtina siekiant užtikrinti pakankamą TEN-T pagrindinio tinklo aprėptį, valstybės narės bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis narėmis.</p>	<p><b>ADĮ projekto 12 straipsnis</b>  Pakeisti 27 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;  <b>4) TEN-T pagrindiniam tinklui priklausančiuose Lietuvos jūrų uostuose jų valdytojais privalo įrengti suskystinto metano pildymo infrastruktūrą, skirtą jūrų laivams Reglamento (ES) 2023/1804 11 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytais terminais pagal nustatytus reikalavimus, kad laivai galėtų judėti pagrindiniame TEN-T tinkle.</b></p>	<p>Visiškas</p>
<p>2. Valstybės narės savo nacionalinėse politikose nustato, kuriuose TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose turi būti užtikrinta galimybė naudotis suskystinto metano pildymo punktais, nurodytais 1 dalyje, atsižvelgdamos į uostų plėtrą, esamus suskystinto metano pildymo punktus bei realius rinkos poreikius tiek trumpuoju laikotarpiu, tiek ilguoju laikotarpiu, taip pat į kitus pokyčius.</p>	<p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	

<p><b>12 straipsnis</b>  <b>Su elektros tiekimu oro uoste stovintiems orlaiviams susiję tikslai</b>  1. Valstybės narės užtikrina, kad visuose TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose elektros tiekimas oro uoste stovintiems orlaiviams būtų užtikrintas taip:  a) ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. – visose kontaklinėse orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komercinio oro transporto veikloje, keleiviams įlaipinti ar išlaipinti arba kroviniams pakrauti ar iškrauti;  b) ne vėliau kaip 2029 m. gruodžio 31 d. – visose nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse, naudojamose komercinio oro transporto veikloje, keleiviams įlaipinti ar išlaipinti, arba kroviniams pakrauti ar iškrauti.</p>	<p><b>ADĮ projekto 8 straipsnis</b>  Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;  <b>25. TEN-T pagrindiniam tinklui ir TEN-T visuotiniam tinklui priklausančiuose Lietuvos oro uostuose jų valdytojai turi užtikrinti elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams Reglamento (ES) 2023/1804 12 straipsnio 1, 3 ir 4 dalyse nustatytais terminais pagal reikalavimus ir išimtis. Šie reikalavimai netaikomi TEN-T tinklo oro uostams, kurie atitinka Reglamento (ES) 2023/1804 12 straipsnio 2 dalyje nustatytas sąlygas.</b>  &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>
<p>2. Valstybės narės gali atleisti TEN-T tinklo oro uostus, kurie per pastaruosius trejus metus vidutiniškai įvykdė mažiau kaip 10 000 komercinių skrydžių per metus, nuo pareigos tiekti elektros energiją visose nutolusiose orlaivių stovėjimo aikštelėse stovintiems orlaiviams.</p>		
<p>3. 1 dalis netaikoma specialiai ledo šalinimui skirtoms aikštelėms, aikštelėms nustatytose karinėse zonose ir aikštelėms, specialiai skirtoms bendrosios aviacijos orlaiviams, kurių didžiausioji kilimo masė yra mažesnė nei 5,7 tonos.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	<p>Visiškas</p>
<p>4. Ne vėliau kaip nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad pagal 1 dalį tiekiamą elektra būtų gaunama iš elektros energijos tinklo arba būtų pagaminta vietoje nenaudojant iškastinio kuro.</p>		
<p><b>13 straipsnis</b>  <b>Geležinkelių infrastruktūra</b>  Kalbant apie geležinkelių infrastruktūrą, kuriai netaikomas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, valstybės narės įvertina geležinkelių atkarpoms, kurios negali būti visiškai elektrifikuotos dėl techninių ar ekonominio efektyvumo priežasčių, skirtų alternatyviųjų degalų technologijų ir varymo sistemų, pavyzdžiui, vandenilinių ar baterijomis varomų traukinių, kūrimą ir, jeigu aktualu, visus įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros poreikius.</p>		

**14 straipsnis**

**Nacionalinės politikos sistemos**

1. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. kiekviena valstybė narė parengia ir Komisijai perduoda nacionalinės transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimui ir atitinkamos infrastruktūros diegimui skirtos politikos sistemos projektą.

2. Nacionalinės politikos sistemą sudaro bent šie elementai:

- a) rinkos dabartinės padėties ir būsimos raidos, kiek tai susiję su transporto sektoriuje naudojamais alternatyviaisiais degalais, vertinimas, taip pat alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtros vertinimas atsižvelgiant į galimybę naudotis alternatyviųjų degalų infrastruktūra vykdant įvairiarūšį vežimą ir, jei aktualu, į tarpvalstybinį tęstinumą ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros plėtrą salose ir atokiausiuose regionuose;
- b) nacionaliniai tikslai ir uždaviniai pagal 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 ir 12 straipsnius, kuriems šiame reglamente išdėstyti privalomi nacionaliniai tikslai;
- c) politika ir priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti b punkte nurodyti privalomi tikslai ir uždaviniai;
- d) planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama alternatyviųjų degalų infrastruktūrą diegti priklausomuose transporto priemonių parkuose, visų pirma, įkrovimo stotelėse ir vandenilio pildymo stotelėse, skirtose viešojo transporto paslaugoms, ir

**ADĮ projekto 16 straipsnis**

Pakeisti 34 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

**1.Susisiekimo ministerija, įgyvendindama Reglamento (ES) 2023/1804 14 straipsnio 1–11 dalies nuostatas, iki nustatyto termino parengia transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkai plėtoti ir atitinkamai infrastruktūrai diegti skirtos nacionalinės politikos sistemos (toliau – nacionalinė politikos sistema) projektą ir Vyriausybei pritarus, galutinę nacionalinę politikos sistemą pateikia Europos Komisijai. Įgyvendindama Reglamento (ES) 2023/1804 15 straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatas, iki nustatyto termino, o vėliau kas 3 metus parengia nacionalinės politikos sistemos pažangos ataskaitą ir pateikia Europos Komisijai.**

<<...>>

Visiškas

įkrovimo stotelėse, skirtose dalijimosi automobiliu paslaugoms;

e) planuojamos ar patvirtintos priemonės, skirtos lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo stotelių diegimui privačiose erdvėse, kurios nėra viešai prieinamos, skatinti ir palengvinti;

f) planuojamos ar patvirtintos alternatyviųjų degalų infrastruktūros miestų transporto mazguose, visų pirma, viešai prieinamų įkrovimo prieigų, skatinimo priemonės;

g) planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis skatinama užtikrinti pakankamą viešai prieinamų didelės galios įkrovimo prieigų skaičių;

h) planuojamos ar patvirtintos priemonės, būtinos siekiant užtikrinti, kad įrengiant ir eksploatuojant įkrovimo prieigas, be kita ko geografiškai paskirstant abikrypčio įkrovimo prieigas, būtų padedama siekti energetikos sistemos lankstumo ir didesnio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos naudojimo energetikos sistemoje masto;

i) priemonės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad viešai prieinamos įkrovimo prieigos ir alternatyviųjų degalų pildymo punktai būtų prieinami vyresnio amžiaus asmenims, riboto judumo asmenims ir neįgaliesiems, laikantis Direktyvoje (ES) 2019/882 nustatytų prieinamumo reikalavimų;

j) planuojamos ar patvirtintos priemonės, kuriomis šalinamos galimos kliūtys, susijusios su alternatyviųjų degalų infrastruktūros planavimu, leidimų išdavimu, viešaisiais pirkimais ir eksploatavimu;

k) alternatyviųjų degalų, išskyrus suskystintą metaną ir jūrų laivams nuo kranto tiekiamą elektrą, infrastruktūros, visų pirma, apimančios vandenilį, amoniaką ir elektrą, diegimo jūrų uostuose padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga;

l) alternatyviųjų degalų infrastruktūros, skirtos vandeniliu ar baterijomis varomiems traukiniams TEN-T geležinkelių atkarpose, kurių negalima elektrifikuoti, diegimo padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga, įskaitant tikslus, pagrindinius orientyrus ir būtiną finansavimą;

m) alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo oro uostuose, išskyrus elektros tiekimą oro uoste stovintiems orlaiviams, pavyzdžiui, elektros įkrovimo ir vandenilio papildymo orlaiviuose, padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga;

n) alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo vidaus vandenų transporte, pavyzdžiui, elektros energijos ir vandenilio, padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga.

3. Nacionalinės politikos sistemą gali sudaryti šie elementai:

a) alternatyviųjų degalų, pavyzdžiui, elektros ir vandenilio, infrastruktūros diegimo jūrų uostuose, skirtos uosto paslaugoms, kaip

<p>apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/352 (31), padėties, perspektyvų ir planuojamų priemonių apžvalga;</p> <p>b) nacionaliniai tikslai ir priemonės, kuriomis alternatyviųjų degalų infrastruktūra skatinama palei kelių tinklus, kurie nėra įtraukti į TEN-T pagrindinį tinklą arba TEN-T visuotinį tinklą, visų pirma, kiek tai susiję su viešai prieinamomis įkrovimo priemonėmis;</p> <p>c) priemonės, kuriomis užtikrinamas įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros prieinamumas visoje valstybės narės teritorijoje, ypatingą dėmesį skiriant kaimo vietovėms, kad būtų užtikrintas jų prieinamumas ir teritorinė sanglauda;</p> <p>d) priemonės, kuriomis užtikrinama, kad viešai prieinamos alternatyviųjų degalų infrastruktūros tankis nacionaliniu mastu būtų nustatomas atsižvelgiant į gyventojų tankį;</p> <p>e) su a, b, c ir d punktais susiję alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo nacionaliniai tikslai ir uždaviniai, kuriems šiame reglamente nenustatyta privalomų tikslų.</p> <p>4. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose būtų atsižvelgta į jų teritorijoje naudojamo įvairių rūšių transporto poreikius.</p> <p>5. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinėse politikos sistemose būtų, kai tinkama, atsižvelgiama į regioninių ir vietos institucijų interesus, visų pirma, kai tai susiję su viešojo transporto įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra, taip pat į atitinkamų suinteresuotųjų subjektų interesus.</p> <p>6. Valstybės narės, prireikus, bendradarbiauja konsultuodamosi arba rengdamos bendras politikos sistemas, siekdamos užtikrinti, kad šio reglamento tikslams pasiekti reikalingos priemonės būtų nuoseklios ir suderintos. Visų pirma, valstybės narės bendradarbiauja alternatyviųjų degalų naudojimo strategijų rengimo ir atitinkamos infrastruktūros diegimo vandens transporto sektoriuje klausimais. Komisija padeda valstybėms narėms bendradarbiauti.</p>		
<p>7. Alternatyviųjų degalų infrastruktūrai skirtos paramos priemonės įgyvendinamos laikantis atitinkamų Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>8. Kiekviena valstybė narė viešai skelbia savo nacionalinės politikos sistemos projektą, ir visuomenei iš anksto užtikrina veiksmingas galimybes dalyvauti rengiant nacionalinės politikos sistemos projektą.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>9. Komisija įvertina nacionalinių politikos sistemų projektus ir gali pateikti rekomendacijų valstybėms narėms. Tos rekomendacijos pateikiamos ne vėliau kaip per šešis mėnesius po nacionalinių politikos sistemų projektų pateikimo, kaip nurodyta šio straipsnio 1 dalyje. Jose, visų pirma, gali būti aptariama:</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	

<p>a) tikslų ir uždavinių užmojo mastas siekiant įvykdyti 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 ir 13 straipsniuose išdėstytas pareigas; b) politika ir priemonės, susijusios su nacionaliniais tikslais ir uždaviniais.</p>		
<p>10. Kiekviena valstybė narė savo galutinėje nacionalinėje politikos sistemoje deramai atsižvelgia į visas Komisijos rekomendacijas. Jeigu atitinkama valstybė narė neatsižvelgia į rekomendaciją arba kurią nors esminę jos dalį, ta valstybė narė Komisijai pateikia rašytinį paaiškinimą.</p> <p>11. Ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. kiekviena valstybė narė parengia lengvai skaitomos ir suprantamos formos galutinę nacionalinę politikos sistemą ir praneša apie ją Komisijai. Tas galutines nacionalines politikos sistemas Komisija skelbia viešai.</p>	<p><b>ADĮ projekto 16 straipsnis</b> Pakeisti 34 straipsnį ir jį išdėstyti taip: <b>1.Susisiekimo ministerija, įgyvendindama Reglamento (ES) 2023/1804 14 straipsnio 1–11 dalies nuostatas, iki nustatyto termino parengia transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkai plėtoti ir atitinkamai infrastruktūrai diegti skirtos nacionalinės politikos sistemos (toliau – nacionalinė politikos sistema) projektą ir Vyriausybei pritarus, galutinę nacionalinę politikos sistemą pateikia Europos Komisijai. Įgyvendindama Reglamento (ES) 2023/1804 15 straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatas, iki nustatyto termino, o vėliau kas 3 metus parengia nacionalinės politikos sistemos pažangos ataskaitą ir pateikia Europos Komisijai.</b> &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>
<p><b>15 straipsnis</b> <b>Nacionalinių ataskaitų teikimas</b> 1. Ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas dvejus metus, kiekviena valstybė narė pateikia Komisijai atskirąją nacionalinę ataskaitą dėl nacionalinės politikos sistemos įgyvendinimo pažangos. Ataskaita parengiama lengvai skaitoma ir suprantama forma, o Komisija ją paskelbia viešai. 2. Nacionalinėje pažangos ataskaitoje pateikiama I priede išvardyta informacija ir, kai tinkama, į ją įtraukiamas atitinkamas 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių įgyvendinimo lygio pagrindimas, taip pat joje nurodomos priemonės, kurių reikia imtis norint ateityje pasiekti tų tikslų ir įgyvendinti tuos uždavinius.</p>	<p><b>ADĮ projekto 16 straipsnis</b> Pakeisti 34 straipsnį ir jį išdėstyti taip: <b>1.Susisiekimo ministerija, įgyvendindama Reglamento (ES) 2023/1804 14 straipsnio 1–11 dalies nuostatas, iki nustatyto termino parengia transporto sektoriuje naudojamų alternatyviųjų degalų rinkai plėtoti ir atitinkamai infrastruktūrai diegti skirtos nacionalinės politikos sistemos (toliau – nacionalinė politikos sistema) projektą ir Vyriausybei pritarus, galutinę nacionalinę politikos sistemą pateikia Europos Komisijai. Įgyvendindama Reglamento (ES) 2023/1804 15 straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatas, iki nustatyto termino, o vėliau kas 3 metus parengia nacionalinės politikos sistemos pažangos ataskaitą ir pateikia Europos Komisijai.</b> &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>

<p>3. Ne vėliau kaip 2024 m. birželio 30 d., o vėliau – kas trejus metus, valstybės narės įvertina, kaip, įrengus įkrovimo priegas ir jas eksploatuojant, galėjo didėti elektrinių transporto priemonių indėlis į energetikos sistemos lankstumą, įskaitant jų dalyvavimą balansavimo rinkoje, ir į elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo masto didinimą. Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į visų rūšių įkrovimo priegas, įskaitant išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo, ir visų atiduodamosios galios lygių įkrovimo priegas – tiek viešąsias, tiek privačiąsias – ir pateikiamos rekomendacijos dėl įkrovimo priegos rūšies, pagalbinių technologijų ir geografinio paskirstymo, kad naudotojams būtų lengviau savo elektrines transporto priemones integruoti į sistemą. Tame vertinime nustatomos tinkamos priemonės, kurios turi būti įgyvendintos, kad būtų vykdomi šiame reglamente išdėstyti reikalavimai, įskaitant tuos reikalavimus, kuriais užtikrinamas infrastruktūros planavimo ir atitinkamo tinklo planavimo suderinamumas. Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į visų suinteresuotųjų subjektų pateiktą informaciją; vertinimas skelbiamas viešai. Kiekviena valstybė narė gali paprašyti savo reguliavimo institucijos atlikti tą vertinimą. Remdamosi vertinimo rezultatais, valstybės narės, prireikus, imasi tinkamų priemonių, kad būtų diegiamos papildomos įkrovimo priegos, ir įtraukia tas priemones į šio straipsnio 1 dalyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas. Į vertinimą ir priemones atsižvelgia sistemos operatoriai, rengdami Direktyvos (ES) 2019/944 32 straipsnio 3 dalyje ir 51 straipsnyje nurodytus tinklo plėtros planus.</p>	<p><b>ADĮ projekto 8 straipsnis</b> Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip: &lt;&lt;...&gt;&gt; <b>24. Pagal elektros energijos skirstomųjų tinklų operatoriaus ir elektros energijos perdavimo sistemos operatoriaus pateiktus duomenis, prireikus pasitelkusi kitas institucijas, Taryba atlieka Reglamento (ES) 2023/1804 15 straipsnio 3 dalyje nustatytus vertinimus nustatytais terminais ir jų rezultatus skelbia savo interneto svetainėje.</b> &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>
<p>4. Remdamosi perdavimo sistemos operatorių ir skirstymo sistemos operatorių indėliu, kiekvienos valstybės narės reguliavimo institucija ne vėliau kaip 2024 m. birželio 30 d., o vėliau – kas trejus metus, įvertina potencialų abikrypčio įkrovimo indėlį į naudotojo ir sistemos išlaidų mažinimą ir elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo elektros energijos sistemoje masto didėjimą. Tas vertinimas skelbiamas viešai. Remdamosi vertinimo rezultatais valstybės narės, prireikus, imasi tinkamų priemonių, kuriomis pakoreguoja abikrypčio įkrovimo priegų prieinamumą ir geografinį pasiskirstymą privačiosiose erdvėse, ir įtraukia jas į 1 dalyje nurodytas nacionalines pažangos ataskaitas.</p>	<p><b>ADĮ projekto 8 straipsnis</b> Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip: &lt;&lt;...&gt;&gt; <b>23. Pagal elektros energijos skirstomųjų tinklų operatoriaus ir elektros energijos perdavimo sistemos operatoriaus pateiktus duomenis Taryba įvertina potencialų abikrypčio įkrovimo indėlį išlaidų mažinimui ir elektros energijos iš atsinaujinančių energijos išteklių naudojimo elektros energijos sistemoje masto didėjimą Reglamento (ES) 2023/1804 15 straipsnio 4 dalyje nustatytais terminais ir pagal reikalavimus, ir jų rezultatus skelbia savo interneto svetainėje.</b> &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>
<p><b>16 straipsnis</b> <b>Nacionalinių politikos sistemų ir nacionalinių pažangos ataskaitų turinys, struktūra ir formatai</b> Ne vėliau kaip 2024 m. spalio 14 d. Komisija priima gaires ir</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	



<p>šablonus, susijusius su nacionalinių politikos sistemų, kurias valstybės narės turi pateikti pagal 14 straipsnį, turiniu, struktūra ir formatu ir nacionalinių pažangos ataskaitų, kurias valstybės narės turi pateikti pagal 15 straipsnio 1 dalį, turiniu. Komisija gali patvirtinti gaires ir šablonus, siekdama palengvinti veiksmingą bet kurių kitų šio reglamento nuostatų taikymą visoje Sąjungoje.</p>		
<p><b>17 straipsnis</b>  <b>Nacionalinių politikos sistemų ir nacionalinių pažangos ataskaitų peržiūra</b>  1. Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina nacionalines politikos sistemas, apie kurias valstybės narės praneša pagal 14 straipsnio 11 dalį, ir Europos Parlamentui bei Tarybai pateikia tų nacionalinių politikos sistemų ir jų derėjimo Sąjungos lygmeniu vertinimo ataskaitą, įskaitant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų nacionalinių tikslų ir uždavinių tikėtino įgyvendinimo lygio pirmąjį įvertinimą.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>2. Komisija įvertina valstybių narių nacionalines pažangos ataskaitas, pateiktas pagal 15 straipsnio 1 dalį, ir, prireikus, teikia rekomendacijas valstybėms narėms, siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti šiame reglamente nustatyti uždaviniai ir įvykdytos šiame reglamente nustatytos pareigos.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja</p>	
<p>3. Atitinkama valstybė narė per šešis mėnesius nuo 2 dalyje nurodytų rekomendacijų gavimo praneša Komisijai, kaip ji ketina įgyvendinti rekomendacijas. Jeigu atitinkama valstybė narė nusprendžia neįgyvendinti rekomendacijų ar esminės jų dalies, ji pateikia Komisijai savo priešastis.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja</p>	
<p>4. Valstybei narei pateikus 3 dalyje nurodytą pranešimą arba priešastis, atitinkama valstybė narė kitoje savo nacionalinėje pažangos ataskaitoje išdėsto, kaip ji įgyvendino rekomendacijas.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja</p>	
<p>5. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie savo atliktą nacionalinių pažangos ataskaitų vertinimą praėjus vieniems metams po to, kai valstybės narės pateikė tas pažangos ataskaitas pagal 15 straipsnio 1 dalį. Tame vertinime pateikiamas šių aspektų įvertinimas:  a) valstybių narių padaryta pažanga siekiant 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų tikslų ir uždavinių, įskaitant valstybių narių atsaką į Komisijos rekomendacijas pagal šio straipsnio 2 dalį;  b) alternatyvių degalų infrastruktūros plėtros daroma Sąjungos lygmeniu.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	

<p>6. Remdamasi 14 straipsnio 11 dalyje nurodytomis galutinėmis nacionalinėmis politikos sistemomis, 15 straipsnio 1 dalyje nurodytomis nacionalinėmis pažangos ataskaitomis ir 18 straipsnio 1 dalyje nurodytais pranešimais, Komisija viešai paskelbia ir reguliariai atnaujina informaciją apie nacionalinius tikslus ir uždavinius, kurią pateikė kiekviena valstybė narė, susijusių su:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir įkrovimo stotelių skaičiumi, atskirai pateikiant lengvųjų transporto priemonių įkrovimo prieigų skaičių ir sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo prieigų bei įkrovimo stotelių skaičių, laikantis III priede numatytos klasifikacijos;</li> <li>b) viešai prieinamų vandenilio pildymo punktų skaičiumi;</li> <li>c) elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose;</li> <li>d) elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams infrastruktūra TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose;</li> <li>e) suskystinto metano pildymo punktų skaičiumi TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose;</li> <li>f) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų suskystinto metano pildymo punktų skaičiumi;</li> <li>g) motorinėms transporto priemonėms skirtų viešai prieinamų SGD degalų pildymo punktų skaičiumi;</li> <li>h) kitų alternatyviųjų degalų įkrovimo prieigomis ir degalų pildymo punktais TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo jūrų uostuose ir vidaus vandenų uostuose;</li> <li>i) kitų alternatyviųjų degalų įkrovimo prieigomis ir degalų pildymo punktais TEN-T pagrindinio tinklo ir TEN-T visuotinio tinklo oro uostuose;</li> <li>j) geležinkelių transportui skirtų alternatyviųjų degalų įkrovimo prieigomis ir degalų pildymo punktais.</li> </ul>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>18 straipsnis</b>  <b>Pažangos stebėjimas</b>  1. Ne vėliau kaip 2025 m. kovo 31 d., o vėliau – kasmet ne vėliau kaip kovo 31 d., valstybės narės, laikydamosi III priede išdėstytų reikalavimų, Komisijai praneša bendrą suvestinę įkrovimo prieigų atiduodamąją galią, įrengtų viešai prieinamų įkrovimo prieigų skaičių ir elektrinių transporto priemonių su baterijomis ir laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių, užregistruotų jų teritorijoje ankstesnių metų gruodžio 31 d., skaičių.</p>	<p><b>ADĮ projekto 16 straipsnis</b>  Pakeisti 34 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;  <b>2. Įgyvendindama Reglamento (ES) 2023/1804 18 straipsnio 1 dalies nuostatas, Susisiekimo ministerija nustatytais terminais teikia Europos Komisijai pažangos stebėjimo ataskaitą.</b>  &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>

<p>2. Nedarant poveikio SESV 258 straipsnyje nustatyta procedūrai, jeigu iš šio straipsnio 1 dalyje nurodytos ataskaitos arba iš bet kurios Komisijos turimos informacijos matyti, kad kyla pavojus, jog valstybė narė nepasieks savo nacionalinių tikslų, išdėstytų šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje, Komisija gali pateikti tuo tikslu išvadą ir rekomenduoti, kad atitinkama valstybė narė imtųsi taisomųjų priemonių nacionaliniams tikslams pasiekti. Per tris mėnesius nuo Komisijos išvados gavimo atitinkama valstybė narė Komisijai praneša apie:</p> <p>a) taisomasias priemones, kurias ji planuoja įgyvendinti, kad pasiektų šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje išdėstytus tikslus, įskaitant bet kokius papildomus veiksmus, kuriuos valstybė narė ketina įgyvendinti, kad pasiektų tuos tikslus, ir</p> <p>b) aiškų veiksmų, kuriais remiantis bus galima įvertinti metinę pažangą siekiant tų tikslų, tvarkaraštį.</p> <p>Komisijai nustačius, kad taisomosios priemonės yra patenkinamos, atitinkama valstybė narė atnaujina savo naujausią nacionalinę pažangos ataskaitą, nurodytą 15 straipsnyje, įtraukdama į ją tas taisomasias priemones, ir pateikia ją Komisijai. Komisija savo rekomendacijas ir atitinkamos valstybės narės taisomasias priemones bei papildomus veiksmus paskelbia viešai.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>19 straipsnis</b> <b>Informacija naudotojams</b></p> <p>1. Turi būti teikiama aktuali, nuosekli ir aiški informacija apie rinkai pateiktas motorines transporto priemones, kurias galima reguliariai įkrauti arba papildyti degalais. Ta informacija turi būti teikiama:</p> <p>a) motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose ir motorinėse transporto priemonėse – tai daro gamintojai, kai tos transporto priemonės pateikiamos rinkai;</p> <p>b) įkrovimo priegose ir degalų pildymo punktuose – tai daro įkrovimo priegų ir degalų pildymo punktų operatoriai;</p> <p>c) motorinių transporto priemonių prekybos vietose – tai daro platintojai.</p>	<p><b>Įsakymo Nr. 1-22 49<sup>5</sup> punktas</b></p> <p>49<sup>5</sup>. Taisyklių 49<sup>1</sup>–49<sup>3</sup> punktuose nurodytose elektromobilių įkrovimo priegose turi būti pateikta informacija apie motorines transporto priemones, kurias galima įkrauti šiose priegose. Informacija apie motorines transporto priemones turi būti paprasta, lengvai suprantama ir aiškiai matoma forma pateikta ant elektromobilių įkrovimo priegos konstrukcijos išorės.</p>	<p>Visiškas</p>

2. Tai, ar transporto priemonės ir infrastruktūros arba degalai ir transporto priemonės, kurioms taikoma šio straipsnio 1 dalis, yra suderinamos, nustatoma laikantis II priedo 10.1 ir 10.2 punktuose nurodytų techninių specifikacijų. Jei tokiose techninėse specifikacijose pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo schemą, grafinė išraiška turi būti paprasta bei lengvai suprantama. Ta grafinė išraiška turi būti pateikiama aiškiai matoma forma: a) ant atitinkamų siurblių ir jų antgalių visuose degalų pildymo punktuose – tai daro tuos pildymo punktus eksploatuojantys operatoriai – nuo tos dienos, kurią degalai pateikiami rinkai; b) ant motorinių transporto priemonių, kurioms rekomenduojami ir kurioms tinkami tie degalai, šalia visų degalų bakų dangtelių ir motorinių transporto priemonių naudotojo vadovuose, kai tokios motorinės transporto priemonės pateikiamos rinkai – tai daro gamintojas.

3. Kai degalų pildymo stotelėje rodomos degalų kainos, valstybės narės užtikrina, kad informacijos tikslais pagal II priedo 10.3 punkte nurodytą bendrą alternatyviųjų degalų vieneto kainų palyginimo metodiką, kai tinkama, ir, visų pirma, vandenilio atveju, būtų rodomas atitinkamų vieneto kainų palyginimas.

**Įsakymo Nr. 1-37 56 punktas ir 56.1, 56.2 ir 56.3**

**papunkčiai**

56. Visose degalinėse jose parduodami degalai turi būti žymimi Prekybos naftos produktais taisyklių ir Europos standartizacijos organizacijų standartų, kuriais nustatomos degalų techninės specifikacijos, nustatyta tvarka. Aktuali, nuosekli ir aiški informacija apie parduodamus degalinėse degalus turi būti paprasta, lengvai suprantama ir aiškiai matoma forma pateikta ant atitinkamų siurblių ir jų antgalių. Degalinėse, kuriose įrengta ne mažiau kaip 5 degalų kolonėlės, siekiant informuoti vartotojus, turi būti skelbiamos ir ne rečiau kaip kartą per metus atnaujinamos Lietuvoje naudojamų degalų ir alternatyviųjų degalų palyginamosios kainos (toliau – degalų palyginamosios kainos):

56.1. Lietuvos energetikos agentūros (toliau – Agentūra) interneto svetainėje paskelbtos degalų palyginamosios kainos, apskaičiuotos vadovaujantis energetikos ministro nustatyta tvarka, degalinėse skelbiamos ir atnaujinamos ne vėliau kaip per 15 kalendorinių dienų nuo jų paskelbimo ir (ar) atnaujinimo Agentūros interneto svetainėje.

56.2. Degalų palyginamosios kainos degalinėse turi būti pateikiamos vartotojui aiškiai matomoje vietoje ant kiekvienos degalinėje esančios degalų kolonėlės. Pateikiant palyginamąsias kainas vartotojas neturi būti klaidinamas ir jam neturi būti sukelta painiava.

56.3. Skelbiant degalų palyginamąsias kainas nurodoma transporto priemonės kategoriją, degalų rūšis, degalų kaina šimtui kilometrų ir vartotojams taikytų vidutinių svertinių degalų kainų laikotarpis.

<p>4. Tais atvejais, kai į Europos standartus, kuriuose nustatomos degalų techninės specifikacijos, neįtraukti ženklinimo reikalavimai dėl atitikties atitinkamiems standartams, kai ženklinimo reikalavimuose nepateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemas, arba kai ženklinimo reikalavimai nėra tinkami šio reglamento tikslams pasiekti, Komisija 1 ir 2 dalių vienodo įgyvendinimo tikslais Europos standartizacijos organizacijos gali įgalioti parengti suderinamumo ženklinimo specifikacijas. Remdamasi Europos standartizacijos organizacijų pagal pirmoje pastraipoje nurodytą įgaliojimą parengtomis suderinamumo ženklinimo specifikacijomis, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma Sąjungos rinkai pateiktų degalų, kurie, Komisijos vertinimu, sudaro bent 1 % viso daugiau nei vienoje valstybėje narėje parduodamo kiekio, suderinamumo grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemą.</p> <p>Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>5. Atnaujinius atitinkamų Europos standartų ženklinimo nuostatas arba parengus naujus Europos standartus, skirtus alternatyviesiems degalams, atitinkami ženklinimo reikalavimai visiems įkrovimo prieigoms bei degalų pildymo punkтам turi būti taikomi ne vėliau kaip per 24 mėnesius po to, kai priimamas atitinkamas įgyvendinimo aktas, o visoms rinkai pateiktoms motorinėms transporto priemonėms tokie ženklinimo reikalavimai turi būti taikomi nuo tos dienos, kurią įsigalioja atitinkamas įgyvendinimo aktas.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>20 straipsnis</b>  <b>Su duomenimis susijusios nuostatos</b></p> <p>1. Valstybės narės paskiria identifikavimo duomenų registravimo organizaciją (toliau – IDRO). Ne vėliau kaip 2025 m. balandžio 14 d. IDRO išduoda ir tvarko unikalius identifikavimo kodus, skirtus bent įkrovimo prieigų operatoriams ir judumo paslaugų teikėjams identifikuoti.</p>	<p><b>ADĮ projekto 10 straipsnis</b>  Pakeisti 25 straipsnį ir jį išdėstyti taip:  &lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>4. Už unikalų identifikacinių kodų išdavimą viešai prieinamoms įkrovimo prieigoms ir jų operatoriams, viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir jų operatorių teikiamų duomenų tvarkymą ir atvėrimą duomenų naudotojams yra atsakingas Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinės sistemos tvarkytojas.</b></p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>Įsakymo Nr. 3-320 1 punktas</b>  &lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p>1. Skiriu Lietuvos automobilių kelių direkciją prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Kelių direkcija) už Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemos (toliau – registravimo sistema) sukūrimą atsakinga institucija.</p> <p>2. Pavedu Kelių direkcijai:</p>	<p>Visiškas</p>

	<p>2.1. iki 2020 m. liepos 1 d. parengti ir, suderinus su Susisiekimo ministerija, patvirtinti Viešųjų elektromobilių įkrovimo prieigų registravimo sistemos tvarkos aprašą, kuriame būtų nustatyta, kad:</p> <p>2.1.1. Lietuvoje veikiančios viešosios elektromobilių įkrovimo prieigos ir jų operatoriai privalo turėti pagal identifikacinių kodų standartą Kelių direkcijos priskirtus identifikacinius kodus ir būti įregistruoti registravimo sistemoje Kelių direkcijos nustatyta tvarka;</p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	
<p>2. Ne vėliau kaip 2025 m. balandžio 14 d. viešai prieinamų įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriai arba, remiantis jų tarpusavio susitarimais, tų prieigų ir punktų savininkai užtikrina nemokamą statinių duomenų ir dinaminių duomenų apie jų eksploatuojamą alternatyviųjų degalų infrastruktūrą arba su tokia infrastruktūra glaudžiai susijusias paslaugas, kurias jie teikia arba teikia naudodamiesi užsakomosiomis paslaugomis, prieinamumą. Turi būti prieinami šių rūšių duomenys:</p> <p>a) statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:</p> <p>i) įkrovimo prieigų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų geografinė padėtis;</p> <p>ii) jungčių skaičius;</p> <p>iii) neįgaliesiems skirtų automobilių stovėjimo vietų skaičius;</p> <p>iv) įkrovimo prieigos ir degalų pildymo stotelės savininko ir operatoriaus kontaktinė informacija;</p> <p>v) darbo valandos;</p> <p>b) papildomi statiniai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas:</p> <p>i) bent įkrovimo prieigos operatoriaus identifikavimo kodai;</p> <p>ii) jungties tipas;</p> <p>iii) srovės rūšis (kintamoji / nuolatinė srovė);</p> <p>iv) įkrovimo stotelės didžiausia atiduodamoji galia (kW);</p> <p>v) įkrovimo prieigos didžiausia atiduodamoji galia (kW);</p> <p>vi) transporto priemonės tipo suderinamumas;</p> <p>c) dinaminiai duomenys apie jų eksploatuojamas viešai prieinamas įkrovimo prieigas ir alternatyviųjų degalų pildymo punktus:</p> <p>i) veikimo būseną (veikia / neveikia);</p> <p>ii) prieinamumą (naudojama / nenaudojama);</p> <p>iii) ad hoc kainą;</p> <p>iv) tiekiamą elektros energiją yra 100 % atsinaujinančiųjų išteklių (taip / ne).</p> <p>Reikalavimai, nustatyti c punkte, netaikomi viešai prieinamoms</p>	<p><b>ADĮ projekto 10 straipsnis</b></p> <p>Pakeisti 25 straipsnį ir jį išdėstyti taip:</p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p> <p><b>10. Įkrovimo prieigų operatoriai privalo neatlygintinai užtikrinti viešai prieinamų įkrovimo prieigų statinių ir dinaminių duomenų, kurie nurodyti Reglamento (ES) 2023/1804 20 straipsnio 2 dalyje, pateikimą Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinei sistemai informacinės sistemos tvarkytojo nustatyta tvarka pagal atvirą įkrovimo prieigų protokolą arba pagal kitą su juo suderinamą protokolą, o Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinės sistemos tvarkytojas turi užtikrinti, kad Viešai prieinamų įkrovimo prieigų informacinė sistema priimtų įkrovimo prieigų operatorių teikiamus viešai prieinamų įkrovimo prieigų statinius ir dinaminius duomenis ir kad jie būtų skelbiami viešai Reglamento (ES) 2023/1804 20 straipsnio 2 dalyje nustatytu terminu ir atitiktų nustatytus reikalavimus.</b></p> <p>&lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>

<p>įkrovimo priegoms, už kurių teikiama įkrovimo paslauga nereikia mokėti.</p>		
<p>3. Kiekvienas viešai prieinamų įkrovimo priegų ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatorius arba, remiantis jų tarpusavio susitarimais, tų priegų ir punktų savininkas sukuria taikomosios programos sąsają, suteikiančią nemokamą ir neribotą prieigą prie 2 dalyje nurodytų duomenų, ir pateikia informaciją apie tą taikomosios programos sąsają nacionaliniams priegos punktam. Kiekvieno įkrovimo priegų ir degalų pildymo punktų operatoriaus taikomosios programos sąsaja arba, remiantis jų tarpusavio susitarimais, tų priegų ir punktų savininko taikomosios programos sąsaja turi atitikti bendrus techninius reikalavimus, Komisijos nustatytus 6 dalyje nurodytuose deleguotuosiuose aktuose, kad viešai prieinamų įkrovimo priegų ir degalų pildymo punktų operatoriai ir duomenų naudotojai galėtų automatiškai bei vienodai keisti duomenimis.</p>	<p><b>ADĮ projekto 10 straipsnis</b> Pakeisti 25 straipsnį ir jį išdėstyti taip: &lt;&lt;...&gt;&gt; <b>10. Įkrovimo priegų operatoriai privalo neatlygintinai užtikrinti viešai prieinamų įkrovimo priegų statinių ir dinaminių duomenų, kurie nurodyti Reglamento (ES) 2023/1804 20 straipsnio 2 dalyje, pateikimą Viešai prieinamų įkrovimo priegų informacinei sistemai informacinės sistemos tvarkytojo nustatyta tvarka pagal atvirą įkrovimo priegų protokolą arba pagal kitą su juo suderinamą protokolą, o Viešai prieinamų įkrovimo priegų informacinės sistemos tvarkytojas turi užtikrinti, kad Viešai prieinamų įkrovimo priegų informacinė sistema priimtų įkrovimo priegų operatorių teikiamus viešai prieinamų įkrovimo priegų statinius ir dinامينius duomenis ir kad jie būtų skelbiami viešai Reglamento (ES) 2023/1804 20 straipsnio 2 dalyje nustatytu terminu ir atitiktų nustatytus reikalavimus.</b> &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>
<p>4. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. valstybės narės užtikrina, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodyti duomenys būtų atvirai ir nediskriminuojamai prieinami visiems duomenų naudotojams per jų nacionalinius priegos punktus, laikantis atitinkamų Deleguotojo reglamento (ES) 2022/670 nuostatų, susijusių su tokiais duomenimis, ir laikantis kitų papildomų specifikacijų, kurios gali būti priimtos pagal šio straipsnio 7 dalį. Kai valstybės narės agreguoja duomenis savo nacionaliniuose priegos punktuose, tuos duomenis jos gali teikti bendram Europos priegos punktui per taikomosios programos sąsają.</p>	<p><b>ADĮ projekto 10 straipsnis</b> Pakeisti 25 straipsnį ir jį išdėstyti taip: &lt;&lt;...&gt;&gt; <b>14. Viešai prieinamų įkrovimo priegų informacinės sistemos tvarkytojas užtikrina, kad Viešai prieinamų įkrovimo priegų informacinės sistemos duomenys būtų atvirai ir nediskriminuojamai prieinami visiems duomenų naudotojams taip, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2023/1804 20 straipsnio 4 dalyje.</b> &lt;&lt;...&gt;&gt;</p>	<p>Visiškas</p>
<p>5. Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. Komisija įsteigia bendrą Europos priegos punktą, kuris veikia kaip duomenų vartai, palengvinantys prieigą prie 2 dalyje nurodytų duomenų iš įvairių nacionalinių priegos punktų. Komisija užtikrina, kad bendras Europos priegos punktas būtų lengvai prieinamas ir kad jį galėtų naudoti visi duomenų naudotojai, pavyzdžiui, sukuriant specialų interneto portalą.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja</p>	

<p>6. Komisijai pagal 22 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais:</p> <p>a) iš dalies pakeičiama šio straipsnio 2 dalis, kad būtų įtraukti papildomų rūšių duomenys, susiję su viešai prieinamomis įkrovimo priemonėmis ir alternatyviųjų degalų pildymo punktais arba su tokia infrastruktūra glaudžiai susijusiomis paslaugomis, kurias tos infrastruktūros operatoriai teikia arba teikia naudodamiesi užsakomosiomis paslaugomis, atsižvelgiant į technologinę plėtrą arba rinkai teikiamas naujas paslaugas, ir</p> <p>b) šis reglamentas papildomas nustatant bendros taikomosios programos sąsajos bendrus techninius reikalavimus, kad viešai prieinamų įkrovimo priemonių ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriai ir duomenų naudotojai galėtų automatiškai ir vienodai keistis duomenimis.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja</p>	
<p>7. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos:</p> <p>a) specifikacijos, kurios papildo Deleguotajame reglamente (ES) 2022/670 nustatytas specifikacijas, susijusias su duomenų formatu, dažnumu ir kokybe, kokiais turėtų būti pateikiami šio straipsnio 2 dalyje ir pagal šio straipsnio 6 dalį priimtuose deleguotuosiuose aktuose nurodyti duomenys;</p> <p>b) išsamios procedūros, kuriomis sudaromos sąlygos pagal šį straipsnį reikalaujamų duomenų turimumui ir prieinamumui. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Tais įgyvendinimo aktais nedaromas poveikis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2010/40/ES (32) ir ja remiantis priimtiems deleguotiesiems ir įgyvendinimo aktams.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja</p>	
<p>8. 6 ir 7 dalyse nurodytuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose numatomi pagrįsti pereinamieji laikotarpiai, kol juose esančios nuostatos arba jų pakeitimai tampa privalomi įkrovimo priemonių ir alternatyviųjų degalų pildymo punktų operatoriams ar savininkams.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja</p>	
<p><b>21 straipsnis</b>  <b>Bendrosios techninės specifikacijos</b>  1. Taikomos II priede išdėstytos techninės specifikacijos.</p>	<p><b>ADĮ projekto 13 straipsnis</b>  Papildyti 28 straipsnį 8 dalimi:  <b>8. Bendros techninės specifikacijos, taikomos elektrinių transporto priemonių įkrovimui, kelių transporto priemonių papildymui vandeniliu ir metanu, elektros tiekimui į jūrų ir vidaus vandens transporto priemones, vandenilio, metanolio ir amoniako bunkeravimui, jūrų ir vidaus vandens transportui skirtiems degalų, šiuo atveju suskystinto metano, pildymo punktams, degalų etiketėms, elektrinių transporto priemonių maitinimo šaltinio etiketėms, alternatyviųjų degalų vieneto kainų palyginimo</b></p>	<p>Visiškas</p>



	<b>metodikai, geležinkelių transportui skirtoms elektros įkrovimo stotelėms ir vandenilio pildymo įrenginiams, nustatytos Reglamento (ES) 2023/1804 II priede.</b>	
2. Pagal Reglamento (ES) Nr. 1025/2012 10 straipsnį Komisija gali prašyti Europos standartizacijos organizacijų parengti Europos standartus, kuriuose būtų nustatytos šio reglamento II priede nurodytų sričių, kuriose Komisija nepatvirtino jokių bendrų techninių specifikacijų, techninės specifikacijos.	Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.	
3. Komisija pagal 22 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais: a) iš dalies keičiamas II priedas nustatant tame priede išvardytų sričių technines specifikacijas, kad būtų užtikrintas visiškas įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros techninis sąveikumas, susijęs su fizinėmis jungtimis, ryšių palaikymu ir riboto judumo asmenims skirta prieiga prie tų sričių objektų, ir b) nepagrįstai nedelsiant ir ne vėliau kaip per 12 mėnesių po atitinkamų standartų priėmimo iš dalies keičiamas II priedas atnaujinant tame priede išdėstytose techninėse specifikacijose pateikiamas nuorodas į standartus.	Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.	
4. Kai 3 dalyje nurodyti deleguotieji aktai turi būti taikomi esamai infrastruktūrai, tie deleguotieji aktai grindžiami sąnaudų ir naudos analize, kuri kartu su tais deleguotaisiais aktais turi būti pateikta Europos Parlamentui ir Tarybai.	Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.	
5. Jei Europos standartai, kuriais nustatomos degalų techninės specifikacijos, parengiami po to, kai Komisija priima 19 straipsnio 4 dalies antroje pastraipoje nurodytą įgyvendinimo aktą, ir į juos yra įtrauktos nuostatos, pagal kurias reikalaujama, kad ženklinant būtų nurodoma atitiktis atitinkamiems standartams ir pateikiama nuoroda į grafinę išraišką, įskaitant spalvų kodavimo sistemas, šio straipsnio 3 dalyje nurodytais deleguotaisiais aktais priimtuose II priedo pakeitimuose nurodoma, kurie iš tų standartų ar įgyvendinimo aktų turi būti taikomi, ir, kai tinkama, panaikinami atitinkami įgyvendinimo aktai.	Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.	
6. Į II priedo pakeitimus, priimtus 3 dalyje nurodytais deleguotaisiais aktais, įtraukiami pagrįsti pereinamieji laikotarpiai, taikomi visoms tais deleguotaisiais aktais nustatytoms ar iš dalies pakeistoms techninėms specifikacijoms, per kurias jos nėra privalomos atitinkamai infrastruktūrai.	Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.	
<b>22 straipsnis</b> <b>Įgaliojimų delegavimas</b> 1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.	Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.	

<p>2. 20 ir 21 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2024 m. balandžio 13 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 20 ir 21 straipsniuose nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p>6. Pagal 20 ir 21 straipsnius priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas trimis mėnesiais.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>23 straipsnis</b>  <b>Komiteto procedūra</b>  1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.  2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.  Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir yra taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	

## 24 straipsnis

### Ataskaitų teikimas ir peržiūra

1. Ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia sunkiosioms transporto priemonėms skirtą technologinės parengties ir parengimo rinkai ataskaitą. Toje ataskaitoje atsižvelgiama į pradines rinkos preferencijų apraiškas. Joje taip pat atsižvelgiama į technologinę plėtrą ir techninių specifikacijų plėtojimą, atliktą iki tos datos, bei pažangą, kurios tikimasi trumpuoju laikotarpiu, visų pirma, pažangą, susijusią su įkrovimo ir degalų pildymo standartais bei technologijomis, pavyzdžiui, didelės galios įkrovimo standartais ir elektrifikuotojo kelio sistemomis, taip pat pažangą, susijusią su skystojo vandenilio naudojimu.

Kalbant apie vandenilio pildymo stoteles, Komisija toliau turi vertinti 6 straipsnyje nurodytus reikalavimus, atsižvelgdama į technologinę plėtrą ir rinkos raidą, poreikį nurodyti didesnę tų stotelių pajėgumą, poreikį nustatyti tikslus skystojo vandenilio pildymo infrastruktūrai, taip pat datą, iki kurios reikalavimai, skirti vandenilio degalų pildymo stotelių diegimui, galėtų būti išplėsti į TEN-T visuotinį tinklą.

2. Ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d., o vėliau – kas penkerius metus, Komisija peržiūri šį reglamentą. Atlikdama savo peržiūrą Komisija, visų pirma, įvertina šiuos elementus:

- a) ar 3 straipsnio 6 ir 7 dalyse, 4 straipsnio 4 ir 5 dalyse ir 6 straipsnio 4 dalyje nurodytos eismo ribinės vertės tebėra aktualios, atsižvelgiant į numatomą vandenilinių transporto priemonių ar elektrinių transporto priemonių su baterijomis dalies padidėjimą, palyginti su visu Sąjungoje važinėjančių transporto priemonių parku;
  - b) ar 5 straipsnio 1 dalyje nurodytos elektroninės mokėjimo priemonės tebėra tinkamos;
  - c) viešai prieinamų įkrovimo stotelių kainų nustatymo mechanizmo veikimą ir tai, ar 5 straipsnio 4 dalyje numatyti kainų nustatymo komponentai vartotojams suteikia aiškią ir pakankamą informaciją;
  - d) galimą 9 straipsnyje nustatytos bendrosios talpos ribinės vertės sumažinimą, taip pat galimą šio reglamento taikymo srities išplėtimą aprėpiant kitų tipų laivus, atlikus atitinkamus kitų atitinkamų Sąjungos teisės aktų pritaikymus;
  - e) dabartinę vandenilio ir elektra varomų orlaivių rinkos padėtį bei raidą ateityje;
  - f) šio reglamento poveikį, kiek tai susiję su anglies dioksido nutekėjimo potencialu ir mastu.
- Atlikdama šią peržiūrą Komisija taip pat įvertina, koku mastu yra

Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.

Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.

<p>pasiekti šio reglamento įgyvendinimo tikslai ir koku mastu jis padarė poveikį atitinkamų sektorių, kuriems jis taikomas, konkurencingumui. Ta peržiūra taip pat apima šio reglamento sąveiką su kitais atitinkamais Sąjungos teisės aktais ir per ją turi būti nustatomos visos nuostatos, kurios galėtų būti atnaujintos ir supaprastintos, taip pat turi būti nustatomi veiksmai ir priemonės, kurių buvo arba galėtų būti imtasi siekiant sumažinti bendrą su sąnaudomis susijusį spaudimą atitinkamiems sektoriams. Peržiūra, kuri yra Komisijos atliekamos šio reglamento veiksmingumo analizės dalis, taip pat apima šiuo reglamentu įmonėms sukurtos naštos vertinimą.</p>		
<p>3. Jeigu tinkama, Komisija, atsižvelgdama į 2 dalyje nurodyto vertinimo rezultatus, apsvarsto, ar prie tos peržiūros pridėti pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>25 straipsnis</b> <b>Panaikinimas</b> 1. Direktyva 2014/94/ES ir deleguotieji reglamentai (ES) 2019/1745 bei (ES) 2021/1444 panaikinami nuo 2024 m. balandžio 13 d. 2. Nuorodos į Direktyvą 2014/94/ES laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal IV priede pateiktą atitikties lentelę.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	
<p><b>26 straipsnis</b> <b>Įsigaliojimas ir taikymas</b> Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. Jis taikomas nuo 2024 m. balandžio 13 d. Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.</p>	<p>Ši Reglamento nuostata nacionalinių įgyvendinimo priemonių nereikalauja.</p>	