



Переклад виконано  
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»  
Жовтень 2019  
Зміни внесено  
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»  
Вересень 2020

*Цей документ за призначенням є винятково інструментом документації та не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, зокрема їхні преамбули, опубліковані в Офіційному Віснику Європейського Союзу та доступні в EUR-Lex. Ці офіційні тексти доступні за прямими посиланнями в нижченаведеному документі.*

**Директива 2014/94/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС  
від 22 жовтня 2014 року  
про розгортання інфраструктури для альтернативних видів пального  
(Текст стосується ЄЕП)**

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► <b><u>M1</u></b>	Делегований Регламент Комісії (ЄС) 2018/674 від 17 листопада 2017 року	L 114	1	4.5.2018
► <b><u>M2</u></b>	Делегований Регламент Комісії (ЄС) 2019/1745 від 13 серпня 2019 року (зміни наберуть чинності <b>12.11.2021</b> )	L 268	1	22.10.2019

## ЗМІСТ

<i>Директива 2014/94/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 22 жовтня 2014 року про розгортання інфраструктури для альтернативних видів пального (Текст стосується ЄЕП)</i> .....	1
Стаття 1 Предмет регулювання .....	24
Стаття 2 Визначення .....	24
Стаття 3 Рамки національної політики .....	26
Стаття 4 Джерела електроенергії для транспорту .....	28
Стаття 5 Постачання водню для дорожніх транспортних засобів .....	31
Стаття 6 Постачання природного газу для транспорту .....	32
Стаття 7 Інформування користувачів .....	35
Стаття 8 Здійснення делегованих повноважень .....	37
Стаття 9 Процедура комітету .....	37
Стаття 10 Звітування та перегляд .....	38
Стаття 11 Транспозиція .....	39
Стаття 12 Набрання чинності .....	40
Стаття 13 Адресати .....	40
<i>Додаток I Звіт</i> .....	41
<i>Додаток II Технічні характеристики</i> .....	43
<i>МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ</i> .....	47



ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,  
з огляду на [Договір про функціонування Європейського Союзу](#), зокрема статтю 91 Договору,

з огляду на пропозицію Європейської Комісії,

після передання проекту нормативного акту до національних парламентів,

з огляду на [думку Європейського Соціального та Економічного Комітету](#) <sup>(1)</sup>,

з огляду на [думку Комітету регіонів](#) <sup>(2)</sup>,

діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури <sup>(3)</sup>,

оскільки:

(1) У своєму Повідомленні від 3 березня 2010 р. під назвою [«Європа 2020: Стратегія досягнення розумного, постійного та інклюзивного зростання»](#) Комісія ЄС визначила за мету поліпшення конкурентності та безпечності енергетики завдяки більш ефективному використанню ресурсів та енергії.

(2) Біла Книга Комісії ЄС від 28 березня 2011 р. під назвою [«Дорожня карта до Єдиного європейського транспортного простору – На шляху до конкурентної та енергоефективної транспортної системи»](#) містить заклик до зменшення залежності транспорту від нафти. Цієї мети слід досягати сукупністю політичних ініціатив, зокрема, розробкою сталої стратегії щодо альтернативних видів палива, а також відповідної інфраструктури. У Білій Книзі Комісії ЄС також запропоновано до 2050 р. зменшити на 60% виміряні відносно рівнів 1990 р. викиди парникових газів від транспорту.

(3) У [Директиві 2009/28/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(4)</sup> встановлено ціль для поновлюваних джерел енергії досягнути частки у 10% ринку серед видів транспортного пального.

---

<sup>1</sup> ОВ С 271, 19.09.2013, с. 111.

<sup>2</sup> ОВ С 280, 27.09.2012, с. 66.

<sup>3</sup> Позиція Європейського Парламенту від 15 квітня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному Віснику) та рішення Ради ЄС від 29 вересня 2014 р.

<sup>4</sup> [Директива 2009/28/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 23 серпня 2009 р. щодо просування застосування енергії від поновлюваних джерел, що доповнює та скасовує Директиви 2001/77/ЄС та 2003/30/ЄС (ОВ L 140, 05.06.2009, с. 16).



(4) На основі консультацій з зацікавленими особами та національними експертами, а також експертизи, відображеної у Повідомленні Комісії ЄС від 24 січня 2013 р. під назвою [«Чисті джерела живлення для транспорту: Європейська стратегія щодо альтернативних видів палива»](#), електроенергія, водень, біопальне, природний газ та зріджений нафтовий газ (ЗНГ) були визначені наразі як головні альтернативні види пального з потенціалом у довгостроковій перспективі замінити нафту, зокрема, з огляду на їх можливе одночасне та комбіноване застосування у, на даний момент, двопаливних технологічних системах.

(5) Джерела живлення – всі альтернативні джерела енергії для транспорту, такі як електроенергія та водень, що не потребують згорання або окиснення без згорання.

(6) Синтетичні види пального, що замінюють дизельне, бензинове та гасове пальне, можна виробляти з різної вихідної сировини, перетворюючи біомасу, газ, вугілля або пластикові відходи на рідке пальне, метан та диметилефір (ДМЕ). Синтетичне парафінове дизельне пальне, таке як гідровані рослинні олії (*hydrotreated vegetable oils – HVO*) та дизельне пальне Фішер-Тропша, взаємозамінні та можуть домішуватися в органічне дизельне пальне з досягненням високих коефіцієнтів змішування або використовуватися в чистому вигляді у всіх існуючих чи майбутніх транспортних засобах з дизелем. Отже, ці види пального можна розповсюджувати, зберігати та використовувати в рамках існуючої інфраструктури. Синтетичні види пального, що замінюють нафту, такі як метанол та інші спирти, можна домішувати до бензину та технічно використовувати з мінімальними адаптаціями з поточними технологіями для транспортних засобів. Метанол можна також застосовувати для внутрішньої навігації та коротких морських перевезень. Синтетичні та парафінові види пального мають потенціал до зменшення використання нафтових джерел у постачанні енергії для транспорту.

▼В (7) ЗНГ, або автогаз, є альтернативним паливом, що походить з переробки природного газу та перегонки нафти, з меншим вуглецевим відбитком\* та значно меншими шкідливими викидами, ніж у традиційних видів пального. Біо-ЗНГ, що походить з різноманітних джерел біомаси, як очікується, виявить себе як життєздатна технологія у середній або довгий термін. ЗНГ може використовуватися для дорожнього транспорту (для легкових автомобілів та вантажівок) на всіх видах відстаней. Його також можна використовувати для внутрішньої навігації та короткотривалих морських перевезень. Інфраструктура для ЗНГ відносно добре розвинута, з великою кількістю заправних станцій, що вже наявні у Союзі (приблизно 29000). Проте розподіл цих заправних станцій нерівномірний, з малим розповсюдженням у ряді країн.

(8) Без шкоди визначенню альтернативних видів пального у цій Директиві, слід зауважити, що існують додаткові типи чистого пального, які можуть потенційно бути альтернативою органічному пальному. Слід розглянути очікувані результати досліджень та розробок під час вибору нових типів альтернативних видів пального. Стандарти та законодавство потрібно розробляти, не віддаючи переваги жодному окремому виду технологій, щоб не зашкодити майбутній розробці альтернативних видів пального та енергоносіїв.

(9) У [Звіті Групи високого рівня CARS 21](#) від 21 червня 2012 р. зазначено, що відсутність загальноєвропейської згармонізованої інфраструктури для альтернативних видів пального шкодить впровадженню на ринок транспортних засобів, які використовують альтернативні види пального, та затримує отримання від них екологічної вигоди. У своєму Повідомленні від 8 листопада 2012 р. під назвою [«АВТОМОБІЛІ 2020: План дій для досягнення конкурентної та сталої автотранспортної галузі в Європі»](#) Комісія ЄС прийняла основні рекомендації Звіту Групи високого рівня CARS 21 та представила План дій на їх

\* Вуглецевий відбиток, вуглецевий слід, карбоновий відбиток (carbon footprint) – сукупність видів усіх парникових газів, що прямо або опосередковано утворюються внаслідок діяльності окремої людини, організації, міста, країни тощо. Наприклад: <https://knute.edu.ua/blog/read/?pid=5149&uk>. – прим. перекладача

▼В основі. Ця Директива є одним з найбільш дієвих заходів стосовно інфраструктури альтернативних видів пального, заявлених Комісією ЄС.

(10) Слід уникати фрагментації внутрішнього ринку через нескоординоване впровадження на ринок альтернативних видів пального. Тому скоординовані рамки політики всіх держав-членів мають надавати у довгостроковій перспективі забезпечення, яке потрібне для приватних та державних інвестицій у транспортні технології та технології виробництва і застосування пального, а також в розбудову інфраструктури, з подвійною метою: мінімізувати залежність від нафти і пом'якшити негативний вплив транспорту на довкілля. Тому держави-члени повинні встановити рамки національної політики, якими окреслити в цілому національні цілі та мету і підтримати заходи для розвитку ринку щодо альтернативних видів пального, зокрема впровадження необхідної інфраструктури, у тісному співробітництві з місцевими та регіональними органами влади та із зацікавленими галузями виробництва, беручи до уваги потреби малих і середніх підприємств. За необхідності, держави-члени повинні працювати разом з іншими державами-членами на регіональному та макрорегіональному рівнях через консультування або рамки спільної політики, зокрема там, де потрібні неперервність покриття інфраструктури альтернативних видів пального через національні кордони або будівництво нових об'єктів інфраструктури поблизу національних кордонів, зокрема, з різними недискримінаційними варіантами доступу до пунктів заряджання та заправки. Координацію таких рамок національної політики та їх сумісність на рівні Союзу буде підтримувати співробітництво між державами-членами та оцінка і звітування Комісії ЄС. Щоб полегшити звітування держав-членів стосовно інформації, наведеної в [додатку I](#), Комісія ЄС ухвалює настанови добровільного застосування.

(11) Щоб задовільнити довгострокові потреби в енергії всіх видів транспорту, потрібен скоординований підхід. Зокрема, слід розробляти політику щодо застосування альтернативних видів пального з фокусуванням на особливих потребах кожного виду транспорту. У розробці рамок національної політики слід враховувати потреби різних видів транспорту, що існують на території

▼В зацікавленої держави-члена, зокрема, з тими, для яких існує обмежена кількість альтернатив вуглеводневому пальному.

(12) Розробку і впровадження рамок національної політики для держав-членів полегшує Комісія ЄС завдяки обміну інформацією про кращі практичні рішення між державами-членами.

(13) З метою пропагування альтернативних видів пального та розроблення відповідної інфраструктури рамки національної політики можуть складатися з окремих планів, стратегій або іншої документації щодо планування, що розробляються окремо або спільно або в іншій формі і на тому адміністративному рівні, який визначають відповідні держави-члени.

(14) Для союзних та національних заходів з підтримки інфраструктури альтернативних видів пального слід дати можливість обирати види пального, залучені у рамки національної політики, щоб зосередити державну підтримку на скоординованому розвитку внутрішнього ринку для досягнення загальносоюзної мобільності із застосуванням сухопутних та водних транспортних засобів на альтернативних видах пального.

(15) Ця Директива не призначена для встановлення додаткових фінансових податків для держав-членів або регіональних чи місцевих органів влади. Для держав-членів можливим є впровадження цієї директиви із застосуванням широкого ряду регуляторних та нерегуляторних заохочень і заходів у тісній співпраці із діячами приватного сектору, які мають відігравати вирішальну роль у підтримці розвитку інфраструктури альтернативних видів пального.

(16) Відповідно до [Регламенту \(ЄС\) №1316/2013](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(5)</sup> розробка нових технологій та інновацій, зокрема стосовно декарбонізації транспорту, може бути обрана Союзом для фінансування. Цей Регламент також призначений для додаткового фінансування заходів, що використовують синергію між принаймні двома галузями з тих, які він охоплює (а саме: транспорт, енергетика та телекомунікації). Нарешті, Комісія

---

<sup>5</sup> [Регламент \(ЄС\) №1316/2013](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 11 грудня 2013 року, що засновує Фонд Об'єднання Європи, доповнює Регламент (ЄС) №913/2010 та припиняє дію Регламентів (ЄС) № 680/2007 та (ЄС) №67/2010 (ОВ, L 348, 20.12.2013, с. 129).



ЄС отримує допомогу від Координаційного комітету Фонду об'єднання Європи (*Connecting Europe Facility – CEF*) у координуванні робочих програм з метою дозволити мультигалузеві запити щодо пропозицій, щоб отримати всі переваги від можливої синергії між цими галузями. CEF, таким чином, робить внесок у впровадження інфраструктури альтернативних видів пального.

(17) Рамкова програма Горизонт 2020, наведена у [Регламенті \(ЄС\) №1291/2013](#) Європейського Парламенту та Ради <sup>(6)</sup> надає таку підтримку дослідженням та інноваціям у сфері транспортних засобів з альтернативними видами пального та пов'язаній з ними інфраструктурі, зокрема через соціальну ініціативу «Розумний, екологічний та зінтегрований транспорт». Це особливе джерело фінансування також підтримує розвиток інфраструктури альтернативних видів пального та цілком може вважатися додатковою можливістю забезпечувати ринок сталої мобільності у межах Союзу.

(18) З метою стимулювати інвестування у сталий транспорт та підтримати впровадження неперервної мережі інфраструктури альтернативних видів пального в Союзі, Комісія ЄС та держави-члени підтримують національні та регіональні заходи з розвитку в регіоні. Вони мають заохочувати обмін кращими практичними рішеннями з розвитку та управління інфраструктурою альтернативних видів пального між місцевими та регіональними ініціативами з розвитку, а для цього сприяти застосуванню коштів [Європейських структурних та інвестиційних фондів](#), зокрема, [Європейського фонду регіонального розвитку](#) та [Фонду інтеграції](#).

(19) Заходи з підтримки інфраструктури альтернативних видів пального слід ухвалювати відповідно до Правил державної допомоги\*, що містить [Договір про функціонування Європейського Союзу](#) (Treaty on the Functioning of the European Union - *TFEU*). Держави-члени можуть вважати необхідним підтримати операторів, на яких впливає ця Директива, відповідно до Правил надання

---

<sup>6</sup> [Регламент \(ЄС\) №1291/2013](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 11 грудня 2013 року про створення Горизонту 2020 – Рамкової програми для досліджень та інновацій (2014 – 2020 рр.), що припиняє дію Рішення № 1982/2006/ЄС (ОВ L 347, 20.12.2013, с. 104).

\* Chapter 1 «Rules on competition», Section 2 «Aids granted by states» – Глава 1 «Правила щодо конкуренції, Розділ II «Допомога, яку надають держави», статті 107-109 – прим. перекладача

▼В державної допомоги. Будь-які національні заходи з підтримки інфраструктури альтернативних видів пального, повідомлені Комісії ЄС, повинні оцінюватися без затримки.

(20) У Настановах [Транс'європейської транспортної мережі](#) (*Trans-European Network for Transport – TEN-T*) визнано, що альтернативні види пального слугують, принаймні частково, заміником джерелам нафтового пального у постачанні енергії для транспорту, сприяють його декарбонізації та покращують екологічні показники транспортної галузі. Настанови TEN-T містять вимоги щодо нових технологій та інновацій, щоб TEN-T була здатна декарбонізувати всі види транспорту, стимулюючи енергоефективність, а також впроваджуючи альтернативні системи урухомлення, та впроваджувати відповідну інфраструктуру. Настанови TEN-T також вимагають, щоб внутрішні та морські порти, аеропорти та дороги основної мережі, визначеної в [Регламенті \(ЄС\) № 1315/2013](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(7)</sup> («Основна мережа TEN-T») передбачали доступність альтернативних видів пального. У CEF інструмент фінансування TEN-T уможливорює вибирання грантів на впровадження в основній мережі TEN-T таких нових технологій та інновацій, з охопленням інфраструктури для альтернативних видів пального. Крім цього, розгортання інфраструктури для альтернативних видів чистого пального у ширшій сукупній мережі зможе отримувати фінансову допомогу від CEF у формі матеріально-технічних та фінансових інструментів, таких як проектні облігації.

(21) Біопальне відповідно до визначення у [Директиві 2009/28/ЄС](#) є наразі найбільш важливим типом альтернативних видів пального, що охоплює 4,7% споживання всіх видів пального транспортом Союзу в 2011 р. Воно також робить свій внесок у значне скорочення загальних викидів CO<sub>2</sub> за умови постійного виробництва. Воно може забезпечувати екологічно чисте живлення всіх видів транспорту.

---

<sup>7</sup> [Регламент \(ЄС\) №1315/2013](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 11 грудня 2013 року про настанови Союзу для розробки транс'європейської транспортної мережі та припинення дії Рішення № 661/2010/ЄС (ОВ L 348, 20.12.2013, с. 1).

▼В (22) Відсутність згармонізованого розвитку інфраструктури альтернативних видів пального у Союзі запобігає здешевленню в результаті зростання масштабів виробництва у сфері постачання та мобільності в межах Союзу – у сфері попиту. Потрібно розбудовувати нові інфраструктурні мережі, для електричної енергії, природного газу (зрідженого природного газу (ЗПГ) та стисненого природного газу (СПГ)), а також, за необхідності, для водню. Важливо визнати різні ступені розвитку кожної технології пального та пов'язаної інфраструктури, зокрема зрілість бізнес-моделей для приватних інвесторів та доступність і прийнятність для користувача видів альтернативного пального. Слід забезпечувати нейтральність до технологій, а рамки національної політики слід встановлювати з урахуванням вимоги щодо підтримки комерційного розвитку видів альтернативного пального. Більше того, розробляючи рамки національної політики, потрібно брати до уваги щільність населення та географічні характеристики.

(23) Електроенергія має потенціал у підвищенні енергоефективності дорожніх транспортних засобів та скороченні викидів CO<sub>2</sub> на транспорті. Це потужне джерело, яке є незамінним для впровадження електричних транспортних засобів, зокрема транспортних засобів категорій L відповідно до [Директиви 2007/46/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(8)</sup> та [Регламенту \(ЄС\) №168/2013](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(9)</sup>, що може покращити якість повітря та зменшити шум у міських/приміських агломераціях та інших щільно населених регіонах. Держави-члени забезпечують достатнє покриття побудованими пунктами заряджання, доступними громадськості, щоб уможливити рух електромобілів принаймні у міських/приміських агломераціях та інших щільно населених регіонах, а також, за необхідності, у мережах, визначених державами-членами. Кількість таких пунктів заряджання слід

---

<sup>8</sup> [Директива 2007/46/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 5 вересня 2007 року про встановлення рамок для затвердження типу колісних транспортних засобів та їхніх причепів, а також їх систем, складників та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова Директива) (ОВ L 263, 09.10.2007, с.1).

<sup>9</sup> [Регламент \(ЄС\) № 168/2013](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 15 січня 2013 року про затвердження та ринковий нагляд щодо дво- або триколісних транспортних засобів та квадроциклів (ОВ L 60, 02.03.2013, с. 52).

▼В встановити з врахуванням кількості електромобілів, які за оцінками буде зареєстровано у кожній державі-члені до 2020 року. Як орієнтир, відповідна середня кількість пунктів заряджання, доступних громадськості, має дорівнювати, принаймні, одному пункту заряджання на кожні 10 автомобілів, беручи також до уваги тип автомобіля, технологію заряджання та доступні приватні пункти для заряджання. Слід встановити відповідну кількість пунктів заряджання, зокрема, на станціях громадського транспорту, таких як портові термінали для пасажирів, аеропорти або залізничні станції. Приватні власники електромобілів залежать від широти розповсюдження доступу до пунктів заряджання на спільних автостоянках, таких як автостоянки біля багатоквартирних будинків, офісних та виробничих приміщень. Органи місцевої влади повинні вживати заходів для допомоги користувачам таких транспортних засобів, забезпечуючи впровадження забудовниками та їх керівниками відповідної інфраструктури з достатньою кількістю пунктів заряджання електромобілів.

(24) Держави-члени забезпечують розбудову доступної для громадськості інфраструктури для живлення електроенергією колісних транспортних засобів. Щоб визначити відповідну кількість пунктів заряджання, доступних громадськості, у рамках своєї національної політики, держави-члени повинні мати змогу взяти до уваги кількість існуючих пунктів заряджання, доступних для громадськості на їх території, та технічні характеристики таких пунктів, а також вирішити, як концентрувати свої зусилля з впровадження на пунктах заряджання із нормальною чи високою потужністю.

(25) Електромобільність – сфера, що швидко розширюється. Чинні технології інтерфейсу заряджання містять кабельні з'єднання, але майбутні технології заряджання, такі як безпроводне заряджання або заміна акумуляторних батарей, також слід брати до уваги. Таким чином, цю Директиву слід у разі необхідності оновлювати з метою врахування майбутніх стандартів для таких технологій як безпроводне заряджання та заміна акумуляторних батарей.

▼В (26) Пункт заряджання чи заправління, доступний для громадськості, може означати, наприклад, пункти заряджання чи заправління приватної форми власності, доступні для громадськості через реєстраційні картки чи оплату, пункти заряджання чи заправління за схемами каршерінгу\*, що дозволить доступ третьої сторони через підписку, або пункти заряджання чи заправління на громадських автопарковках. Пункти для заряджання або заправління, що дозволяють фізичний доступ приватних осіб з авторизацією чи підпискою, слід розглядати як пункти заправління або заряджання, доступні для громадськості.

(27) Електроенергія та водень є особливо привабливими джерелами енергії для впровадження в електричних транспортних засобах, транспортних засобах на паливних елементах та транспортних засобах категорії L в міських/приміських агломераціях та інших щільно населених регіонах, що можуть вплинути на якість повітря та зменшення шуму. Електромобільність – важливий чинник у досягненні до 2020 року амбітних цілей Євросоюзу щодо клімату та енергетики. Дійсно, [Директива 2009/28/ЄС](#), транспонована державами-членами до 5 грудня 2010 року, встановлює обов’язкові цілі для всіх держав-членів щодо частки енергії з поновлюваних джерел з метою досягти до 2020 року на рівні Союзу частки енергії від поновлюваних джерел у принаймні 20%, з використанням принаймні 10% поновлюваної енергії саме у транспортній галузі.

(28) Під час заряджання електромобілів у пунктах заряджання слід, якщо це технічно та фінансово прийнятно, використовувати інтелектуальні вимірювальні системи, щоб сприяти стабільності електричної системи, заряджаючи акумуляторні батареї від мережі у час низького загального попиту на електроенергію, та дозволити безпечне і гнучке управління даними. У довгостроковій перспективі це може також дозволити електромобілям повертати потужність з батареї назад у мережу у часи високого загального попиту на електроенергію. Інтелектуальні вимірювальні системи відповідно до визначення

▼В у [Директиві 2012/27/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(10)</sup> уможлиблюють обробку даних у реальному часі, що необхідно для забезпечення стабільності мережі та заохочення раціонального використання сервісів для заряджання. Інтелектуальні вимірювальні системи надають точну та прозору інформацію про вартість та доступність сервісів для заряджання, таким чином заохочуючи заряджання у періоди «провалів» навантаги, що означає час низького загального попиту та низькі ціни на електроенергію. Застосування інтелектуальних вимірювальних систем оптимізує заряджання з вигодою для електросистеми та споживачів.

(29) З урахуванням пунктів заряджання для електромобілів, які не доступні для громадськості, держави-члени повинні поставити за мету дослідження технічної та фінансової можливості синергії з планами розширення інтелектуального вимірювання відповідно до зобов'язання згідно з розділом 2 додатка I [Директиви 2009/72/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(11)</sup>. Оператори системи розподілу відіграють важливу роль стосовно пунктів заряджання. У вирішенні своїх задач оператори системи розподілу, деякі з яких можуть бути частиною вертикально пов'язаного підприємства, що володіє або оперує пунктами заряджання, повинні співпрацювати на недискримінаційній основі з іншими власниками або операторами пунктів заряджання, зокрема, надаючи їм інформацію, потрібну для ефективного доступу до систем та їх застосування.

(30) У розробці інфраструктури для електромобілів взаємодія цієї інфраструктури з електросистемою, а також політика Союзу щодо електроенергії, повинні бути сумісними з принципами, встановленими у [Директиві 2009/72/ЄС](#). Створення та управління пунктами заряджання електромобілів слід розвивати як конкурентний ринок з відкритим доступом для

---

<sup>10</sup> [Директива 2012/27/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 25 жовтня 2012 року про енергоефективність, що доповнює Директиви 2009/125/ЄС та 2010/30/ЄС та припиняє дію Директив 2004/8/ЄС та 2006/32/ЄС (ОВ L 315, 14.11.2012, с.1).

<sup>11</sup> [Директива 2009/72/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 13 липня 2009 року стосовно загальних правил для внутрішнього ринку у сфері електроенергії, яка припиняє дію Директиви 2003/54/ЄС (ОВ L 211, 14.8.2009, с. 55).

▼В всіх сторін, зацікавлених у розширенні або управлінні інфраструктурою для заряджання.

(31) Доступ постачальників електроенергії Союзу до пунктів заряджання повинен відбуватися без шкоди відступам згідно із статтею 44 Директиви 2009/72/ЄС.

(32) У 2010 році Комісія ЄС надала [мандат \(M468\)](#) Європейським організаціям із стандартизації (ЄОС – *European Standardisation Organisations – ESOs*) на видання нових стандартів або перегляд існуючих стандартів з метою забезпечення взаємодії та зв'язку між пунктом постачання електроенергії та зарядкою електромобіля. У рамках CEN/CENELEC було створено фокус-групу, яка опублікувала [звіт у жовтні 2011 року](#). Хоча звіт містив ряд рекомендацій, консенсусу щодо обрання одного стандарту не було досягнуто. З цієї причини необхідні подальші політичні дії для розробки рішення, яке в межах Союзу забезпечує взаємодію, що не пов'язана з патентованою технологією.

(33) Інтерфейс для заряджання електромобілів може містити різні розетки або з'єднувачі транспортних засобів за умови, що принаймні один з них відповідає технічним характеристикам, наведеним у цій Директиві, щоб забезпечити мультистандартне заряджання. Проте вибір, зроблений у цій Директиві на користь спільних для всього Союзу з'єднувачів для електромобілів (Типу 2 або Комбо 2) не повинен перешкоджати державам-членам, що вже зробили інвестиції у впровадження інших застандартизованих технологій для пунктів заряджання, та не повинен стосуватися вже існуючих пунктів заряджання, впроваджених до набрання чинності цією Директивою. Електромобілі, що були допущені до руху до набрання чинності цією Директивою, повинні мати змогу заряджатися, навіть якщо вони були сконструйовані для заряджання на пунктах заряджання, що не відповідають технічним характеристикам, наведеним у цій Директиві. Вибір устаткування для пунктів заряджання з нормальною та високою потужністю повинні відповідати спеціальним вимогам щодо безпеки, чинним на національному рівні.

(34) Прибережні електростанції, як джерело чистої енергії, можуть обслуговувати морський та річковий водний транспорт, зокрема, у морських та

▼В річкових портах, де якість повітря або рівень шуму – на низькому рівні. Прибережне джерело електроенергії може сприяти зменшенню негативного впливу морських та річкових транспортних засобів на довкілля.

(35) Стандартизація прибережного джерела електроенергії не повинна заважати застосуванню систем, що вже були встановлені до набрання чинності цією Директивою. Зокрема, держави-члени повинні дозволити підтримку та оновлення існуючих систем, щоб забезпечити їх ефективне застосування впродовж їх життєвого циклу, не вимагаючи повної відповідності технічним характеристикам, наведеним у цій Директиві.

(36) Постачання електроенергії повітряним суднам на стоянці в аеропортах може зменшити споживання пального та шумність, покращити якість повітря та зменшити негативний вплив на зміну клімату. Тому держави-члени повинні забезпечувати у рамках своєї національної політики розгляд потреби встановлення джерела електроенергії в аеропортах.

(37) Колісні транспортні засоби, що живляться воднем, зокрема транспортні засоби категорії L, мають наразі дуже малі частки проникнення на ринок, але розбудова достатньої інфраструктури для заправлення воднем є головним чинником уможливлення широкого впровадження таких колісних транспортних засобів, що живляться воднем.

(38) Держави-члени, які вирішать охопити пункти для заправлення воднем рамках своєї національної політики, повинні забезпечити розбудову доступної громадськості інфраструктури для постачання водню колісним транспортним засобам, забезпечуючи рух колісних транспортних засобів, що живляться воднем, у мережах, визначених державами-членами. За необхідності слід брати до уваги міждержавні зв'язки з точки зору забезпечення пересування колісних транспортних засобів, що живляться воднем, всією територією Союзу.

(39) Щодо транспортних засобів, які живляться природним газом, наразі діє приблизно 3000 пунктів заправлення на території Союзу. Можуть бути відкриті додаткові пункти заправлення, які забезпечуватимуть існуючі мережі розподілу природного газу із широким покриттям, за умови, що якість такого газу задовольняє транспортні засоби з поточними та просунутими технологіями

▼В живлення газом. Поточні мережі розподілу для природного газу можна доповнити місцевими пунктами заправки, що використовують біометан місцевого виробництва.

(40) Спільна інфраструктура для природного газу потребує спільних технічних характеристик як для обладнання, так і для якості газу. Якість природного газу, що використовується у Союзі, залежить від його походження, складників, наприклад, біометану, домішаного у природний газ, а також від способу, в який поводяться з ним у ланцюгу постачання. Тому відмінності технічних характеристик можуть зашкодити оптимальному використанню двигунів та зменшити їх енергоефективність. Зважаючи на це, Технічний комітет CEN/TC – Проектний комітет розробляє ряд характеристик щодо якості природного газу, використовуваного на транспорті, та щодо додавання біометану у мережу постачання природного газу.

(41) Держави-члени повинні забезпечувати в рамках своєї національної політики створення відповідної кількості пунктів заправки, доступних громадськості, для постачання СПГ або стисненого біометану колісним транспортним засобам, щоб забезпечити можливість руху колісних транспортних засобів на СПГ у міських-приміських агломераціях та інших щільно населених регіонах, а також на всій території Союзу, принаймні у вже існуючій основній мережі TEN-T. Встановлюючи свою мережу для постачання СПГ колісним транспортним засобам, держави-члени повинні забезпечувати створення доступних громадськості пунктів заправки, беручи до уваги мінімальний запас ходу колісних транспортних засобів, які живляться СПГ. Як орієнтир, середня необхідна дистанція між пунктами заправки може становити приблизно 150 км. Щоб забезпечити взаємодію та функціонування ринку, всі точки заправки для колісних транспортних засобів повинні надавати газ такої якості, яка відповідає поточним та передовим технологіям транспортних засобів, які живляться СПГ.

(42) ЗСПГ – приваблива альтернатива для морських транспортних засобів, яким потрібно досягти відповідності вимогам щодо зменшення вмісту сірки у

▼В пальному для морських видів транспорту у Зонах контролю за викидами  $SO_x^*$ , яка охоплює половину кораблів, що беруть участь в європейських морських коротких перевезеннях відповідно до [Директиви 2012/33/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(12)</sup>. Основна мережа пунктів заправки ЗПГ у морських та річкових портах має стати доступною не пізніше кінця 2025 та 2030 років відповідно. Пункти заправки ЗПГ містять, крім іншого, термінали ЗПГ, цистерни, пересувні контейнери, танкери та баржі. Початково зосереджуючи зусилля на розбудові основної мережі, слід не випустити з уваги можливість у довгостроковій перспективі зробити доступним ЗПГ у портах за межами основної мережі, зокрема, у тих портах, що важливі для кораблів, але не залучені у транспортні операції. Рішення про розміщення пунктів заправки ЗПГ у портах повинне ґрунтуватися на аналізі рентабельності, зокрема на дослідженні вигод для довкілля. Також слід взяти до уваги чинні положення щодо безпеки. Впровадження інфраструктури ЗПГ, подане у цій Директиві, не повинне зашкодити впровадженню інших потенційно енергоефективних альтернативних видів пального.

(43) Комісія ЄС та держави-члени повинні прагнути змінити [Європейську угоду про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами, вчинену у Женеві 26 травня 2000 р. з доповненнями](#) (ADN), щоб дозволити широкомасштабне перевезення ЗПГ внутрішніми водними шляхами. Зміни, що ведуть до цього, слід застосовувати до всіх видів транспорту на території Союзу через адаптування Розділу III.1 Додатка III [Директиви 2008/68/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(13)</sup>. Щоб дозволити ефективне та безпечне застосування ЗПГ для урухомлення кораблів на внутрішніх водних шляхах, слід змінити, за необхідності, [Директиву 2006/87/ЄС](#)



\*  $SO_x$  Emission Control Areas – Зони контролю за викидами  $SO_x$ , морські райони, у яких встановлено більш жорсткий контроль за викидами у повітря оксидів сірки з кораблів відповідно до положень Додатку VI до протоколу MARPOL (Marine Pollution – Морське забруднення) 1997 р. – прим. перекладача

<sup>12</sup> [Директива 2012/33/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 21 листопада 2012 р., що доповнює Директиву Ради 1999/32/ЄС щодо вмісту сірки у пальному для морських перевезень (ОВ L 327, 27.11.2012, с.1).

<sup>13</sup> [Директива 2008/68/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів (ОВ L 260, 30.09.2008, с. 13).

▼В Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(14)</sup>. Запропоновані зміни не повинні суперечити положенням ADN, що застосовують на території Союзу на основі Розділу III.1 Додатка III [Директиви 2008/68/ЄС](#).

(44) Держави-члени повинні забезпечити відповідну систему розподілу між станціями зберігання та пунктами заправки ЗПГ. Щодо дорожнього транспорту доступність та географічне розташування пунктів завантаження для цистерн для перевезення ЗПГ – вирішальний чинник для розвитку економічно сталої мобільності ЗПГ.

(45) ЗПГ, зокрема біометан, може також стати рентабельною технологією, що дозволить важким вантажним транспортним засобам досягти відповідності жорстким граничним значенням шкідливих викидів за стандартами Євро VI відповідно до [Регламенту \(ЄС\) № 595/2009](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(15)</sup>.

(46) Основна мережа TEN-T має стати основою для впровадження інфраструктури ЗПГ, оскільки вона охоплює головні транспортні потоки та дозволяє забезпечити вигоди від мережі. Розбудовуючи свої мережі для постачання ЗПГ важким вантажним транспортним засобам, держави-члени повинні забезпечити створення пунктів заправки, доступних для громадськості, принаймні вздовж існуючої основної мережі TEN-T на адекватній відстані, яка бере до уваги мінімальний запас ходу важких вантажних транспортних засобів, що живляться ЗПГ. Як орієнтир, необхідна середня дистанція між пунктами заправки може становити приблизно 400 км.

(47) Впровадження пунктів заправки як для ЗПГ, так і для СПГ має бути відповідно узгодженим з впровадженням основної мережі TEN-T.

---

<sup>14</sup> [Директива 2006/87/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 12 грудня 2006 року, що впроваджує технічні вимоги для кораблів внутрішніх водних шляхів та припиняє чинність Директиви Ради ЄС 82/714/ЄС (ОВ L 389, 30.12.2006, с. 1).

<sup>15</sup> [Регламент \(ЄС\) № 595/2009](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 18 червня 2009 року про затвердження типу колісних транспортних засобів та двигунів з точки зору викидів від великих вантажних транспортних засобів (Євро VI) та про доступ до інформації щодо ремонту та технічного обслуговування транспортних засобів, що доповнює Регламент (ЄС) № 715/2007 та Директиву 2007/46/ЄС і припиняє дію Директив 80/1269/ЄС, 2005/55/ЄС та 2005/78/ЄС (ОВ L 188, 18.07.2009, с. 1).

▼В (48) Відповідну кількість пунктів заправки ЗПГ та СПГ, доступних громадськості, потрібно збудувати до 31 грудня 2025 року, принаймні вздовж основної мережі ТЕН-Т, існуючої на цю дату, та, після цієї дати, на інших частинах основної мережі ТЕН-Т, де вони доступні для транспортних засобів.

(49) У світлі зростаючого різноманіття у видах пального для моторизованих транспортних засобів разом із поточним зростанням дорожньої мобільності громадян на території Союзу необхідно забезпечити користувачів транспортних засобів ясною та легко зрозумілою інформацією щодо видів пального, доступних на пунктах заправки, та про сумісність їх транспортних засобів з різними видами пального або пунктами заряджання на ринку Союзу, без шкоди положенням [Директиви 2009/30/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(16)</sup>. Держави-члени мають ухвалити рішення щодо впровадження таких заходів з інформування також стосовно користувачів транспортних засобів, що перебувають у дорожньому русі.

(50) За відсутності європейського стандарту для відповідного альтернативного виду пального державам-членам дозволено застосовувати інші стандарти для інформування користувачів та для маркування.

(51) Проста та легка для порівняння інформація щодо цін на різні види пального могла б зіграти важливу роль, щоб користувачі транспортних засобів могли краще оцінити відносну вартість окремих видів пального, доступних на ринку. Тому, якщо ціни на пальне вказано на заправній станції, зокрема на природний газ та водень, має бути можливість для показу з інформаційною метою єдиного порівняння цін з традиційними видами пального, такого виду як «еквівалентно 1 літру бензину».

(52) У світлі зростаючого різноманіття у видах альтернативного пального для моторизованих транспортних засобів необхідно забезпечити користувачів

---

<sup>16</sup> [Директива 2009/30/ЄС](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 23 квітня 2009 року, що доповнює Директиву 98/70/ЄС стосовно технічних характеристик бензину, дизелю та газойлю та впроваджує механізм контролю та зменшення викидів парникових газів та доповнює Директиву Ради ЄС 1999/32/ЄС стосовно технічних характеристик пального для кораблів внутрішнього водного транспорту та припиняє дію Директиви 92/12/ЄС (ОВ L 140, 05.06.2009, с.88).

▼В транспортних засобів даними щодо географічного розташування пунктів заправлення та заряджання альтернативними видами пального, доступних громадськості, які охоплює сфера дії цієї Директиви. Тому, якщо компанії або інтернет-сайти надають таку інформацію, вона має бути доступною на відкритій та недискримінаційній основі для всіх користувачів.

(53) Особливо важливо для основаної на фактах політики всіх рівнів збирати найкращі практичні рішення та зкоординовані дані завдяки діяльності з контролювання, такої як [Портал чистих транспортних засобів](#) та Спостереження за європейською електромобільністю.

(54) Ключову інформацію стосовно доступності пунктів заряджання та заправлення, а також будь-яку іншу інформацію, необхідну для підтримання мобільності на всій території Союзу, слід долучати, якщо застосовна, у служби інформування щодо трафіку та мандрівок як частину інтелектуальної транспортної системи.

(55) З метою забезпечення адаптації положень цієї Директиви до розвитку ринку та технічного прогресу відповідно до статті 20 [Договору про функціонування Європейського Союзу](#) повноваження щодо ухвалення актів з питань технічних характеристик пунктів заряджання та заправлення і відповідних стандартів слід передати Комісії ЄС. Особливо важливо, щоб Комісія ЄС дотримувалася власної практики та провела відповідні консультації під час підготовчих робіт, зокрема на експертному рівні. Комісія ЄС під час підготовки та розробки проектів делегованих актів має забезпечувати одночасне, вчасне та відповідне передавання відповідних документів до Європейського Парламенту та Ради ЄС.

(56) [Міжнародна морська організація \(ММО\)](#) розробляє єдині та міжнародно визнані стандарти щодо безпеки та охорони довкілля для морського транспорту. Слід уникати конфліктів з міжнародними стандартами через глобальну природу морського транспорту. Тому Союз має забезпечувати, щоб технічні характеристики для морського транспорту, ухвалені відповідно до цієї Директиви, були сумісними з міжнародними правилами, ухваленими ММО.



(57) Технічні характеристики для взаємодії пунктів заправлення та заряджання визначаються європейськими або міжнародними стандартами. Європейські організації із стандартизації повинні ухвалювати європейські стандарти відповідно до статті 10 [Регламенту \(ЄС\) № 1025/2012](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС <sup>(17)</sup>, а ці стандарти повинні бути основані на чинних міжнародних стандартах або поточній роботі з міжнародної стандартизації, якщо застосовні. Для ще не ухвалених стандартів робота має бути основою на розроблюваних стандартах: «Настанови для систем та устаткування для постачання ЗПГ як пального для кораблів» (ISO/DTS 18683\*), «Заправні станції природного газу – Станції ЗПГ для заправлення транспортних засобів» (ISO/DTS 16924\*\*) та «Заправні станції природного газу – Станції СПГ для заправлення транспортних засобів» (ISO/DTS 16923\*\*\*). Комісію ЄС слід уповноважити оновлювати посилання на технічні характеристики, прийняті у європейських або міжнародних стандартах засобами ухвалення делегованих актів.

(58) Щодо застосування цієї Директиви Комісія ЄС повинна консультиватися з відповідними експертними групами, залучаючи принаймні [Європейську експертну групу з питань майбутніх видів пального для транспорту](#), що складається з експертів з промисловості та громадськості, а також [Об'єднану експертну групу щодо питань транспорту та охорони довкілля](#), яка об'єднує експертів держав-членів.

(59) Групу експертів під назвою [Європейський форум сталого судноплавства](#) (*European Sustainable Shipping Forum – ESSF*) було зібрано Комісією ЄС, щоб допомагати їй у впровадженні дій Союзу у сфері сталого розвитку морського транспорту. У рамках ESSF було організовано підгрупу щодо морського ЗПГ з дозволом пропонувати ESSF розробку стандартів або

---

<sup>17</sup> [Регламент \(ЄС\) № 1025/2012](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 25 жовтня 2012 про європейську стандартизацію, що доповнює Директиви Ради ЄС 89/686/ЄЕС та 93/15/ЄЕС та Директиви 94/6/ЄС, 94/25/ЄС, 95/16/ЄС, 97/23/ЄС, 98/34/ЄС, 2004/22/ЄС, 2007/23/ЄС, 2009/23/ЄС та 2009/105/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС та припиняє дію Директиви Ради ЄС 87/95/ЄЕС та Рішення 1067/2006/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС (ОВ L 316, 14.11.2012, с. 12).

\* ухвалено 2015-01 як [ISO/TS 18683:2015](#) – прим. перекладача

\*\* ухвалено 2016-12 як [ISO 16924:2016](#) – прим. перекладача

\*\*\* ухвалено 2016-12 як [ISO 16923:2016](#) – прим. перекладача

▼В правил для морського ЗПГ як пального для кораблів, що охоплює технічні, операційні, безпечні навчальні та екологічні аспекти заправки кораблів ЗПГ. Комітет із створення технічних стандартів (*Committee for the Creation of Technical Standards – CESTE*) також засновано для поведження з технічними стандартами у сфері внутрішньої навігації. Надзвичайно важливо, щоб Комісія ЄС дотримувалася своєї звичайної практики та проводила консультації з експертами, зокрема ESSF та CESTE, до ухвалення делегованих актів щодо вимог до заправки кораблів ЗПГ, зокрема пов'язаних із аспектами безпеки.

(60) [Центральна Комісія з навігації Рейном](#) (*Central Commission for the Navigation of the Rhine – CCNR*) – міжнародна організація, що вирішує всі питання, пов'язані з річковою навігацією. [Дунайська Комісія](#) – міжнародна міжурядова організація, що здійснює та розвиває вільну навігацію на Дунаї. Надзвичайно важливо, щоб Комісія ЄС дотримувалася своєї звичайної практики та проводила консультації з експертами, зокрема з CCNR та Дунайською Комісією, перед ухваленням делегованих актів щодо річкової навігації.

(61) Якщо об'єкти сфери дії цієї Директиви, не пов'язані з її імплементацією або порушенням її положень, розглядають експерти, які діють як експертні групи, Європейський Парламент повинен отримати повну інформацію та документацію та, якщо це доцільно, запрошення взяти участь у відповідних нарадах.

(62) Щоб забезпечити єдині умови для імплементації цієї Директиви, слід передати Комісії ЄС повноваження з її імплементації для укладення спільної процедури та технічних характеристик. Ці повноваження мають виконуватися відповідно до [Регламенту \(ЄС\) №182/2011](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС<sup>(18)</sup>.

(63) Щоб забезпечити відповідну якість альтернативних видів пального для транспорту, потрібну для застосування у двигунах чинних та майбутніх технологій, та щоб такі види пального давали високий рівень екологічних

---

<sup>18</sup> [Регламент \(ЄС\) №182/2011](#) Європейського Парламенту та Ради ЄС від 16 лютого 2011 року, що впроваджує правила та загальні процедури стосовно механізмів контролю держав-членів виконання Комісією ЄС повноважень з імплементації (ОВ L 55, 28.02.2011, с. 13).

▼В характеристик щодо викидів CO<sub>2</sub> та інших шкідливих викидів, Комісія ЄС повинна контролювати їх впровадження на ринок. З цією метою Комісія ЄС повинна, за необхідності, запропонувати необхідні законодавчі заходи для забезпечення згармонізованого високого рівня якості на всій території Союзу.

(64) Щоб досягти можливо ширшого застосування альтернативних видів пального для транспорту із збереженням нейтрального ставлення до технологій, а також сприяти сталій електромобільності на всій території Союзу, Комісія ЄС повинна, якщо вважатиме за потрібне, вжити відповідних заходів, таких як ухвалення Плану дій для впровадження стратегії, наведеної у Повідомленні під назвою [«Чиста енергія для транспорту: європейські стратегії щодо альтернативних видів пального»](#). З цією метою Комісія ЄС може брати до уваги окремі потреби ринку та розробки держав-членів.

(65) Оскільки ціль цієї Директиви, а саме – сприяти розвитку широкого ринку альтернативних видів пального – неможливо досягнути кожній державі-члену окремо, натомість можливо її швидше досягнути на рівні Союзу, через потребу діяти, щоб задовільнити попит для критичної маси транспортних засобів, що живляться альтернативними видами пального, та для економічно вигідного розвитку європейської промисловості, а також щоб забезпечити загальноєвропейську мобільність транспортних засобів із живленням від альтернативних видів пального, Союз може ухвалити заходи згідно з принципом субсидіарності відповідно до статті 5 [Договору про Європейський Союз](#). Згідно з принципом пропорційності, як визначено у цій статті, дана Директива не пропонує більше ніж необхідно для досягнення цієї цілі,

УХВАЛИЛА ЦЮ ДИРЕКТИВУ:



## Стаття 1

### Предмет регулювання

Ця Директива встановлює загальні рамки заходів стосовно розгортання інфраструктури для альтернативних видів пального у Союзі з метою мінімізувати залежність від нафти та пом'якшити негативний вплив на довкілля від транспорту. Ця Директива встановлює мінімальні вимоги щодо розбудови інфраструктури для альтернативних видів пального, зокрема, пунктів заряджання для електричних транспортних засобів та заправлення – для транспортних засобів, що живляться природним газом (ЗПГ та СПГ) і воднем, щодо впровадження їх у рамки національного законодавства держав-членів, а також визначає загальні технічні характеристики для таких пунктів заряджання та заправлення і вимоги до інформування користувачів.

## Стаття 2

### Визначення

Для цілей цієї Директиви застосовано такі визначення:

1) «альтернативні види пального» - види пального або джерел енергії, що слугують, принаймні частково, заміною джерел викопного пального в постачанні енергії для транспорту та які мають потенціал для декарбонізації та покращення екологічних показників у транспортній галузі. Такі види пального охоплюють, крім іншого:

- електроенергію,
- водень,
- біопальне згідно з визначенням підпункту (i) статті 2 [Директиви 2009/28/ЄС](#),
- синтетичні та парафінові види пального,
- природний газ, зокрема біометан, у газоподібній формі (стиснений природний газ (СПГ)) та у формі рідини (зріджений природний газ (ЗПГ)),
- зріджений нафтовий газ (ЗНГ);

▼**B**

2) «електричний транспортний засіб» – моторний транспортний засіб, обладнаний урухомником, що містить, принаймні, одну відокремлену електричну машину, як перетворювача електричної енергії в механічну, систему з багаторазового зберігання електричної енергії, яку можна підживлювати ззовні;

3) «пункт заряджання» - інтерфейс, здатний заряджати один електричний транспортний засіб за один раз або замінювати акумуляторну батарею одного електричного транспортного засобу;

4) «пункт заряджання нормальної потужності» – пункт заряджання, що дозволяє передавання електроенергії електричному транспортному засобу з потужністю, меншою або рівною 22 кВт, крім пристроїв з потужністю, меншою або рівною 3,7 кВт, які встановлено у приватних домогосподарствах або головним призначенням яких не є заряджання електричного транспортного засобу, а також які не доступні для загального користування;

5) «пункт заряджання високої потужності» – пункт заряджання, що дозволяє передавання електроенергії електричному транспортному засобу з потужністю більше 22 кВт;

6) «прибережне постачання електроенергії» – надання електроенергії на березі через застандартизований інтерфейс для морських суден чи кораблів внутрішніх вод на місці стоянки;

7) «пункт заряджання або заправлення, доступний громадськості» – пункт заряджання або заправлення для постачання альтернативного пального, який надає для користувачів доступ без дискримінації на всій території Союзу. Доступ без дискримінації може означати різні умови автентифікації, користування та оплати;

8) «пункт заправлення» – місце заправлення для надання будь-якого пального, крім ЗПГ, через стаціонарне чи пересувне устаткування;

9) «пункт заправлення ЗПГ» – місце заправлення для надання ЗПГ, що складається із стаціонарного або пересувного устаткування, прибережного устаткування або іншої системи.

## Стаття 3

### Рамки національної політики

1. Кожна держава-член повинна ухвалити рамки національної політики для розвитку ринку стосовно альтернативних видів пального у транспортній галузі та впровадження відповідної інфраструктури. Рамки повинні містити принаймні такі елементи:

- оцінку поточного стану та майбутнього розвитку ринку стосовно альтернативних видів пального у транспортній галузі, зокрема з огляду на їх можливе одночасне та комбіноване застосування, а також оцінку розвитку інфраструктури для альтернативних видів пального, з урахуванням, у разі необхідності, транскордонної неперервності,

- національні цілі та задачі відповідно до пп. 1, 3, 5 статті 4, пп. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 статті 6 та, якщо доречно, п. 1 статті 5 щодо розгортання інфраструктури для альтернативних видів пального. Такі національні цілі та задачі слід поставити та переглядати на основі оцінки національного, регіонального або загальносоюзного попиту, у той же час забезпечуючи відповідність мінімальним вимогам до інфраструктури, встановленим цією Директивою,

- заходи, необхідні для упевнення в тому, що національні цілі та задачі, які було поставлено в рамках національної політики, досягнуто,

- заходи, що можуть сприяти впровадженню інфраструктури для альтернативних видів пального у службах громадського транспорту,

- позначення міських/позаміських агломерацій, інших щільно населених регіонів та мереж, які за умови наявності потреб ринку, слід обладнати пунктами заряджання відповідно до п. 1 статті 4,

- позначення міських/позаміських агломерацій, інших щільно населених регіонів та мереж, які за умови наявності потреб ринку, слід обладнати пунктами заправки СПГ відповідно до п. 7 статті 6,

- оцінювання потреби встановлення точок заправки ЗПГ у портах за межами Головної мережі TEN-T,

- розгляд необхідності встановлення джерел електроенергії в аеропортах для її споживання літаками на стоянці.

▼В 2. Держави-члени повинні забезпечити врахування у рамках національної політики потреби різних видів транспорту, які експлуатують на їх території, зокрема, таких, для яких доступні тільки обмежені альтернативи традиційним видам пального.

3. У рамках національної політики за потреби слід взяти до уваги інтереси регіональних та місцевих органів влади, а також залучених зацікавлених осіб.

4. Якщо необхідно, держави-члени повинні співпрацювати через консультації або спільні рамки політики для забезпечення послідовності та скоординованості заходів, потрібних для досягнення цілей цієї Директиви.

5. Заходи на підтримку інфраструктури для альтернативних видів пального слід імплементувати відповідно до правил щодо державної допомоги, які містить [TFEU](#).

6. Рамки національної політики повинні відповідати напрямку чинного законодавства Союзу стосовно захисту довкілля та клімату.

7. Держави-члени мають повідомити Комісію ЄС про рамки своєї національної політики до 18 листопада 2016 р.

8. На основі рамок національної політики держав-членів Комісія ЄС повинна оприлюднити та регулярно оновлювати інформацію про національні цілі та задачі, передані кожною державою-членом, стосовно:

- кількості пунктів заряджання, доступних громадськості,
- пунктів заправлення ЗНГ у морських та внутрішніх портах,
- пунктів заправлення ЗНГ, доступних громадськості для колісних транспортних засобів,
- пунктів заправлення СПГ, доступних громадськості для колісних транспортних засобів.

Також, якщо застосовно, слід оприлюднити інформацію стосовно:

- пунктів заправлення воднем, доступні громадськості,
- інфраструктури прибережних джерел електроенергії у морських та внутрішніх портах,
- інфраструктури джерел електроенергії для літаків на стоянці.

▼В 9. Комісія ЄС повинна сприяти державам-членам у переданні відомостей щодо рамок національної політики наданням інструкцій, згаданих у п. 4 статті 10, оцінювати сумісність рамок національної політики на рівні Союзу та сприяти державам-членам у співпраці відповідно до п. 4 цієї статті.

## Стаття 4

### Джерела електроенергії для транспорту

1. Держави-члени повинні забезпечити у рамках своєї національної політики створення достатньої кількості пунктів заряджання, доступних громадськості, до 31 грудня 2020 р., щоб уможливити пересування електроавтомобілів принаймні у міських/приміських агломераціях та інших щільно населених регіонах, а також, якщо застосовно, мережами, визначеними державами-членами. Кількість таких пунктів заряджання слід встановлювати, беручи до уваги, крім іншого, кількість електричних транспортних засобів, які за оцінками буде зареєстровано до кінця 2020 р., як зазначено у рамках національної політики, а також відповідно до кращих практик та рекомендацій, виданих Комісією ЄС. За необхідності слід брати до уваги особливі потреби, пов'язані зі створенням пунктів заряджання, доступних громадськості, на зупинках громадського транспорту.

2. Комісія ЄС повинна оцінити застосування вимог пункту 1 та, за необхідності, надати пропозицію щодо зміни цієї Директиви, беручи до уваги розвиток ринку електричних транспортних засобів, щоб забезпечити введення в експлуатацію додаткової кількості пунктів заряджання, доступних громадськості, у кожній державі-члені до 31 грудня 2025 р., принаймні, у головній мережі TEN-T, у міських/приміських агломераціях та інших щільно населених регіонах.

3. Держави-члени також вживають заходів в рамках своєї національної політики для заохочення та полегшення впровадження пунктів заряджання, не доступних громадськості.

4. Держави-члени повинні забезпечити відповідність пунктів заряджання для електричних транспортних засобів з нормальною потужністю, крім

▼В бездротових та індукційних, створених або оновлених з 18 листопада 2017 р., принаймні технічним характеристикам, наведеним у підпункті 1.1 [Додатка II](#), та спеціальним вимогам щодо безпечності, чинним на національному рівні.

Держави-члени також забезпечують відповідність пунктів заряджання для електричних транспортних засобів з високою потужністю, крім бездротових та індукційних, створених або оновлених з 18 листопада 2017 р., принаймні технічним характеристикам, наведеним у підпункті 1.2 [Додатка II](#).

5. Держави-члени повинні забезпечити оцінювання в рамках національної політики потреби у прибережних джерелах електроенергії для суден внутрішнього водного сполучення та морських кораблів у морських та внутрішніх портах. Такі прибережні джерела електроенергії слід встановити в першу чергу у портах головної мережі TEN-T та в інших портах до 31 грудня 2025 р., якщо на них є попит, а витрати не перевищують прибутків, з урахуванням екологічних вигод.

6. Держави-члени повинні забезпечити відповідність прибережних установок джерел електроенергії для морського транспорту, створених або оновлених з 18 листопада 2017 р., технічним характеристикам, визначеним у п. 1.7 [Додатка II](#).

7. У засобах заряджання електричних транспортних засобів на пунктах заряджання, доступних громадськості, якщо це технічно можливо та економічно доцільно, повинні бути застосовані інтелектуальні вимірювальні системи відповідно до пункту (28) статті 2 [Директиви 2012/27/ЄС](#) та відповідні вимогам, встановленим у п. 2 статті 9 цієї Директиви.

8. Держави-члени повинні забезпечувати здатність операторів точок заряджання, доступних громадськості, купувати електроенергію від постачальників електроенергії Союзу згідно з угодою із постачальником. Операторам пунктів заряджання слід дозволити надавати клієнтам послуги із заряджання електричних транспортних засобів на договірній основі, зокрема, від імені та за дорученням інших постачальників послуг.

9. Всі пункти заряджання, доступні громадськості, повинні також надавати користувачам електричних транспортних засобів можливість заряджатися на

▼В тимчасовій основі без укладання контракту із залученим постачальником електроенергії або оператором.

10. Держави-члени повинні забезпечити, щоб ціни, встановлені операторами пунктів заряджання, доступних громадськості, були розумними, легко та прозоро порівнюваними та недискримінуючими.

11. Держави-члени повинні забезпечити співпрацю операторів системи розподілу на недискримінаційній основі з будь-якою особою, що створила чи управляє пунктами заряджання, доступними громадськості.

12. Держави-члени повинні дозволити у рамках законодавства, щоб постачання електроенергії для пункту заряджання було предметом іншого договору з постачальником, ніж у підприємства, яке постачає електроенергію для господарства чи службового об'єкту, де розташована така точка заряджання.

13. Без шкоди положенням [Регламенту \(ЄС\) № 1025/2012](#) Союз повинен продовжувати розробку відповідними організаціями із стандартизації Європейських стандартів, що містять детальні технічні характеристики для бездротових пунктів заряджання та замінювання акумуляторних батарей для колісних транспортних засобів, а також пунктів заряджання для колісних транспортних засобів категорії L та електричних автобусів.

14. Комісію ЄС слід уповноважити ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 8 для:

(а) доповнення цієї статті та пунктів 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 та 1.8 [Додатка II](#), щоб передбачити відповідність інфраструктури, яку слід впровадити чи оновити, технічним характеристикам, які містять європейські стандарти, що їх слід впровадити відповідно до пункту 13 цієї статті, якщо європейські організації із стандартизації порекомендували у технічних характеристиках тільки одне технічне рішення, як описано у відповідному Європейському стандарті;

(б) оновлення посилань на стандарти, згадані у технічних характеристиках, наведених у пункті 1 [Додатка II](#), якщо ці стандарти були замінені новими версіями, ухваленими відповідними організаціями із стандартизації.

▼В Особливо важливо, щоб Комісія ЄС дотримувалася власної звичайної практики та проводила консультації з експертами, залучаючи експертів держав-членів, до ухвалення таких делегованих актів.

Такі делеговані акти повинні надавати перехідний період принаймні у 24 місяці до того, як технічні характеристики чи доповнення, які вони містять, стануть обов'язковими для впровадження або оновлення інфраструктури.

## Стаття 5

### Постачання водню для дорожніх транспортних засобів

1. Держави-члени, які вирішили охопити пункти заправлення воднем, доступні громадськості, рамками своєї національної політики, повинні забезпечити наявність до 31 грудня 2025 року такої кількості пунктів, щоб забезпечити рух колісних транспортних засобів, урухомлюваних енергією водню, зокрема транспортних засобів на паливних елементах, у рамках мережі, визначеної такими державами-членами, зокрема, якщо доречно, з транскордонними зв'язками.

2. Держави-члени повинні забезпечити відповідність пунктів заправлення воднем, доступних громадськості, створених або оновлених з 18 листопада 2017 р., технічним характеристикам, наведеним у п. 2 [Додатка II](#).

3. Комісію ЄС слід уповноважити ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 8 для оновлення посилань на стандарти, згадані у технічних характеристиках, наведених у пункті 2 [Додатка II](#), якщо ці стандарти були замінені новими версіями, ухваленими відповідними організаціями із стандартизації.

Особливо важливо, щоб Комісія ЄС дотримувалася власних ustalених практик та проводила консультації з експертами, зокрема з експертами держав-членів, до ухвалення таких делегованих актів.

Такі делеговані акти повинні надавати перехідний період принаймні у 24 місяці до того, як технічні характеристики чи доповнення, які вони містять, стануть обов'язковими для впровадження або оновлення інфраструктури.

## Стаття 6

### Постачання природного газу для транспорту

1. Держави-члени повинні забезпечити у рамках своєї національної політики створення до 31 грудня 2025 р. такої кількості пунктів заправки ЗПГ у морських портах, щоб уможливити рух річкових суден або морських кораблів, що живляться ЗПГ, у головній мережі TEN-T. Держави-члени повинні, за необхідності, співпрацювати з сусідніми державами-членами, щоб забезпечити адекватне покриття головної мережі TEN-T.

2. Держави-члени повинні до 31 грудня 2030 р. забезпечити у рамках своєї національної політики створення такої кількості пунктів заправки ЗПГ у річкових портах, щоб уможливити рух річкових суден або морських кораблів, що живляться ЗПГ, у головній мережі TEN-T. Держави-члени повинні, за необхідності, співпрацювати з сусідніми державами-членами, щоб забезпечити адекватне покриття головної мережі TEN-T.

3. Держави-члени повинні визначити у рамках своєї національної політики морські та річкові порти, які надаватимуть доступ до пунктів заправки ЗПГ відповідно до пунктів 1 та 2, беручи також до уваги поточні потреби ринку.

4. Держави-члени повинні забезпечити у рамках своєї національної політики створення такої кількості пунктів заправки ЗПГ, доступних громадськості, до 31 грудня 2025 року, принаймні вздовж існуючої основної мережі TEN-T, щоб забезпечити рух важких вантажних транспортних засобів на ЗПГ через Союз там, де є на це попит, якщо витрати пропорційні прибуткам та екологічним вигодам.

5. Комісія ЄС повинна до 31 грудня 2027 року оцінити застосування вимоги пункту 4 та, за необхідності, надати пропозицію щодо змін до цієї Директиви, беручи до уваги ринок важких вантажних транспортних засобів, що живляться ЗПГ, щоб забезпечити створення відповідної кількості пунктів заправки ЗПГ, доступних громадськості, у кожній державі-члені.

6. Держави-члени повинні забезпечити доступність відповідної системи розподілу ЗПГ на своїй території, зокрема, заливні потужності для засобів, що транспортують ЗПГ, щоб постачати його пунктам заправки, зазначеним у

▼В пунктах 1, 2 та 4. У порядку відступу\* сусідні держави-члени можуть у контексті рамок їх національної політики сформувати спільний фонд для дотримання відповідності цій вимозі. Угоди щодо об'єднання є об'єктом зобов'язань щодо звітування держав-членів відповідно до цієї Директиви.

7. Держави-члени повинні до 31 грудня 2020 року забезпечити у рамках своєї національної політики створення такої кількості пунктів заправління СПГ, доступних громадськості, щоб забезпечити відповідно до абзацу шостого пункту 1 статті 3 рух колісних транспортних засобів, що живляться СПГ, у міських/приміських агломераціях та інших щільно населених регіонах, а також, якщо доцільно, у мережах, визначених державами-членами.

8. Держави-члени повинні до 31 грудня 2025 року забезпечити у рамках своєї національної політики створення такої кількості пунктів заправління СПГ, доступних громадськості, принаймні вздовж існуючої основної мережі ТЕН-Т, щоб забезпечити рух колісних транспортних засобів, що живляться СПГ, всією територією Союзу.

9. Держави-члени повинні з 18 листопада 2017 року забезпечити відповідність пунктів заправління СПГ, створених або оновлених, технічним характеристикам, наведеним у пункті 3.4 [Додатка II](#).

10. Без шкоди положенням [Регламенту \(ЄС\) № 1025/2012](#) Союз повинен продовжувати розробку відповідними європейськими або міжнародними організаціями стандартів, зокрема докладних технічних характеристик, для:

(а) пунктів заправління ЗПГ для морським та річкових водних видів транспорту;

(б) пунктів заправління для колісних транспортних засобів, що живляться ЗПГ та СПГ.

11. Комісії ЄС слід передати повноваження ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 8, щоб:

(а) доповнювати цю статтю та пункти 3.1, 3.2 та 3.4 [Додатка II](#), щоб досягти відповідності інфраструктури, яку потрібно створити або оновити, технічним

▼В характеристикам, які містять ці стандарти, що слід розробити згідно з підпунктами (а) та (b) пункту 10 цієї статті, якщо відповідні ЄОС рекомендували тільки одне технічне рішення у технічних характеристиках, описаних у відповідному європейському стандарті, сумісному з відповідними міжнародними стандартами, якщо застосовні;

(b) оновлювати посилання на стандарти, згадані у технічних характеристиках, наведених або які потрібно навести у пункті 3 [Додатка II](#), якщо ті стандарти замінено новими версіями, ухваленими відповідними європейськими або міжнародними організаціями із стандартизації.

Особливо важливо, щоб Комісія ЄС дотримувалася власної звичайної практики та проводила консультації з експертами, зокрема експертами держав-членів, перед ухваленням таких делегованих актів.

Такі делеговані акти повинні надавати як перехідний період принаймні 24 місяці до того, як технічні характеристики, які вони містять або зміни до них, стануть обов'язковими для інфраструктури, яку слід створити або оновити.

12. За відсутності стандарту, що містить детальні технічні характеристики пунктів заправлення ЗПГ для морських та річкових водних транспортних засобів, згаданих у підпункті (а) пункту 10, та, зокрема, за відсутності таких характеристик стосовно заправки ЗПГ, Комісію ЄС, беручи до уваги роботу, яку проводять [ММО](#), [CCNR](#), [Дунайська Комісія](#) та інші відповідні міжнародні форуми, слід уповноважити ухвалювати делеговані акти згідно із статтею 8 для встановлення:

- вимог для інтерфейсів танкерних перевезень ЗПГ у морських та річкових водних транспортних засобах,

- вимог стосовно аспектів безпеки зберігання на березі та процедури заправлення ЗПГ морських та річкових водних транспортних засобів.

Особливо важливо, щоб Комісія ЄС дотримувалася власної звичайної практики та проводила консультації з експертами з питань морських та річкових перевезень, зокрема з експертами національних органів влади з питань морських та річкових перевезень, перед ухваленням таких делегованих актів.

## Стаття 7

### Інформування користувачів

1. Без шкоди положенням [Директиви 2009/30/ЄС](#) держави-члени повинні забезпечувати доступність відповідної, повної та ясної інформації щодо таких колісних транспортних засобів, які можуть регулярно заправлятися окремими видами пального, яке поставляють на ринок, або заряджатися у пунктах заряджання. Така інформація повинна бути доступною в інструкціях з експлуатування транспортних засобів, у пунктах заправлення та заряджання, на колісних транспортних засобах та в дилерських центрах з продажу колісних транспортних засобів на їхній території. Цю вимогу застосовують після 18 листопада 2016 року до всіх колісних транспортних засобів та їх інструкцій з експлуатування, що поставлені на ринок.

2. Надання інформації, згаданої у пункті 1, повинне базуватися на положеннях щодо маркування стосовно відповідності пального за стандартами [ЄОС](#), які встановлюють технічні характеристики для пального. Якщо такі стандарти застосовують графічне вираження, зокрема, закодовані кольором схеми, таке графічне вираження повинно бути простим та легким для розуміння, також розташованим у ясно видимий спосіб:

(a) на відповідних насосах та їхніх соплах на всіх точках заправки, починаючи з дати, коли пальне поступило на ринок;

(b) на або безпосередньо поряд з усіма кришками заправних баків транспортних засобів, які сумісні та для яких рекомендовано такий вид пального, а також в інструкціях з експлуатування колісних транспортних засобів, якщо такі КТЗ поставлено на ринок після 18 листопада 2016 року.

3. Якщо необхідно, а особливо для природного газу та водню, якщо ціни на пальне показані на заправній станції, з метою інформування слід показувати також порівняння між цінами на відповідні одиниці пального. Показ цієї інформації не повинен ввести в оману або заплутати користувача.

Щоб підвищити обізнаність користувачів та впровадити прозорість цін на пальне на постійній основі по всій території Союзу, Комісію ЄС слід

▼**B** уповноважити ухвалювати методом виконуваних актів загальну методологію для порівняння цін на альтернативні види пального.

4. Якщо стандарти [Європейських організацій із стандартизації](#), що встановлюють технічні характеристики, не містять положень щодо маркування відповідності згаданим стандартам, якщо положення щодо маркування не застосовують графічне вираження, зокрема, закодованих кольором схем, або якщо положення щодо маркування не підходять для досягнення цілей цієї Директиви, Комісія ЄС може з метою єдиного способу впровадження пунктів 1 та 2 уповноважити [ЄОС](#) розробити стандарти щодо маркування сумісності або може ухвалити імплементуючі акти, які визначатимуть графічне вираження, зокрема, закодовані кольором схеми, сумісності видів пального, введених на ринок Союзу, які досягають 1 % від загального обсягу продажів за оцінкою Комісії ЄС у більш ніж одній державі-члені.

5. Якщо, за необхідності, оновлено положення щодо маркування відповідних стандартів [ЄОС](#), якщо ухвалено імплементуючі акти стосовно маркування або якщо розроблено нові стандарти [ЄОС](#) щодо альтернативних видів пального, відповідні вимоги до маркування слід застосовувати до всіх пунктів заряджання та заправлення та до колісних транспортних засобів, зареєстрованих на території держав-членів через 24 місяці після відповідного оновлення чи ухвалення.

6. Імплементуючі акти, згадані у цій статті, ухвалюють згідно з процедурою розгляду, наведеною у пункті 2 статті 9.

7 Держави-члени повинні забезпечити на відкритій та недискримінаційній основі доступність, за наявності, даних, що показують географічне розташування пунктів заправлення та заряджання альтернативними видами пального, доступних громадськості, на які розповсюджується сфера дії цієї Директиви. Для пунктів заправлення такі дані, за їх наявності, можуть містити інформацію щодо їх доступності в реальному часі, а також інформацію про ціни поточного та минулих періодів.



## Стаття 8

### Здійснення делегованих повноважень

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти передають Комісії ЄС на умовах, наведених нижче у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, згадані у статтях 4, 5 та 6, слід передавати Комісії ЄС на період у 5 років, починаючи з 17 листопада 2014 року. Комісія ЄС повинна розробити звіт стосовно передачі повноважень не пізніше, ніж за дев'ять місяців до кінця п'ятирічного періоду. Передавання повноважень подовжується за замовчуванням на період ідентичної тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада ЄС не заперечать таке подовження не пізніше, ніж за три місяці до кінця кожного періоду.

3. Передача повноважень, згаданих у статтях 4, 5 та 6, може у будь-який час бути відкликана Європейським Парламентом або Радою ЄС. Рішення про відкликання припиняє передачу повноважень, визначених у цьому рішенні. Рішення набирає чинності у день, наступний після його публікації в Офіційному Віснику Європейського Союзу або у пізніший термін, зазначений в цьому рішенні. Таке рішення не шкодить чинності делегованих актів, що вже набрали чинності.

5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статей 4, 5 та 6, повинен набирати чинності за умови, що не було надано заперечень від Європейського Парламенту або Ради ЄС впродовж періоду у два місяці від повідомлення про цей акт Європейського Парламенту або Ради ЄС або що до закінчення цього періоду Європейський Парламент та Рада ЄС повідомлять Комісію ЄС про те, що у них немає заперечень. Цей період може бути збільшено до трьох місяців за ініціативи Європейського Парламенту або Ради ЄС.

## Стаття 9

### Процедура комітету

1. Комісії ЄС повинен допомагати комітет. Це комітет відповідно до визначення у [Регламенті \(ЄС\) №182/2011](#).

▼В 2. Якщо є посилання на цей абзац, застосовують статтю 5 [Регламенту \(ЄС\) №182/2011](#). Якщо комітет не надає своєї думки, Комісія ЄС не ухвалює проект впроваджуваного акту, і застосовують третій підпункт пункту 4 статті 5 [Регламенту \(ЄС\) №182/2011](#).

3. Якщо думку комітету слід отримати через письмову процедуру, таку процедуру припиняють без досягнення результату у тому разі, коли в рамках періоду часу, відведеного на отримання думки, таке рішення прийняв голова комітету або такий запит подано простою більшістю членів комітету.

## Стаття 10

### Звітування та перегляд

1. Кожна держава-член подає звіт Комісії ЄС щодо впровадження у рамки національної політики до 18 листопада 2019 року та кожні три роки після цього. Ці звіти повинні містити інформацію, перелічену в [додатку I](#) та, за необхідності, містити відповідне підтвердження, зважаючи на рівень досягнення національної мети та цілей відповідно до пункту 1 статті 3.

2. До 18 листопада 2017 року Комісія ЄС повинна подати Європейському Парламенту та Раді ЄС звіт про оцінювання рамок національної політики та їх узгодженість на рівні Союзу, охоплюючи оцінку рівня досягнення національної мети та цілей, згаданих у пункту 1 статті 3.

3. Комісія ЄС надає звіт про застосування цієї Директиви Європейському Парламенту та Раді ЄС кожні три роки, починаючи з 18 листопада 2020 року.

Звіт Комісії ЄС повинен містити такі елементи:

- оцінку дій, які вжили держави-члени,
- оцінку ефективності цієї Директиви для розвитку ринку у тому, що стосується інфраструктури альтернативних видів пального, та її вкладу у ринок альтернативних видів пального для транспорту, а також її впливу на економіку та довкілля,

- інформацію про технічний прогрес та розвиток ринку альтернативних видів пального у транспортній галузі та про відповідну інфраструктуру, яку

▼В охоплює сфера дії цієї Директиви, а також про будь-які інші види альтернативного пального.

Комісія ЄС може виділити приклади кращих практичних рішень та надати відповідні рекомендації.

Звіт Комісії ЄС повинен також містити оцінку вимог і дат впровадження цієї Директиви стосовно розбудови інфраструктури та впровадження технічних характеристик, беручи до уваги технічний, економічний та ринковий розвиток відповідних видів альтернативного пального у супроводі, за необхідності, законодавчої пропозиції.

4. Комісія ЄС ухвалює настанови стосовно звітування держав-членів щодо складників, перелічених у [додатку I](#).

5. До 31 грудня 2020 року Комісія ЄС переглядає впровадження цієї Директиви та, за необхідності, подає пропозицію про зміни до неї з встановленням нових загальних технічних характеристик для інфраструктури альтернативних видів пального у рамках сфери дії цієї Директиви.

6. До 31 грудня 2018 року Комісія ЄС, якщо вважає за необхідне, ухвалює План дій для впровадження стратегії, наведеної в Повідомленні під назвою [«Чиста енергія для транспорту: Європейська стратегія щодо альтернативних видів пального»](#) з метою досягнути можливо ширшого застосування альтернативних видів пального для транспорту, із одночасним забезпеченням нейтралітету до технологій, та сприяти сталому зростанню електромобільності в Союзі. З цією метою вона може брати до уваги окремі потреби ринку та розвитку у державах-членах.

## Стаття 11

### Транспозиція

1. Держави-члени надають чинності законам, регламентам та адміністративним положенням, необхідним для досягнення відповідності цій Директиві до 18 листопада 2016 року. Вони повинні негайно поінформувати про них Комісію ЄС.

▼В 2. Якщо держави-члени ухвалюють такі положення, вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися таким посиланням у разі їх офіційної публікації. Способи виконання таких посилань лишаються на розсуд держав-членів.

3. Держави-члени передають Комісії ЄС тексти основних положень національного закону, який вони ухвалюють у сфері дії цієї Директиви.

## Стаття 12

### Набрання чинності

Ця Директива набирає чинності на двадцятий день після її опублікування в Офіційному Віснику Європейського Союзу.

## Стаття 13

### Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі, 22 жовтня 2014 року.

*Від імені Європейського Парламенту*

*Президент*  
М. ШУЛЬЦ  
(M.SCHULZ)

*Від імені Ради ЄС*

*Президент*  
Б. ДЕЛЛА ВЕДОВА  
(B. DELLA VEDOVA)



## Додаток I

### Звіт

Звіт повинен містити опис заходів, вжитих державою-членом на підтримку розбудови інфраструктури альтернативних видів пального. Звіт містить принаймні такі складники:

#### **1. Правові заходи**

Інформацію про правові заходи, які можуть складатися з законодавчих, регуляторних або адміністративних заходів на підтримку розбудови інфраструктури альтернативних видів пального, таких як дозволи на будівництво, дозволи на паркування, сертифікація впливу на довкілля підприємств та ліцензій для заправних станцій.

#### **2. Політичні заходи на підтримку впровадження рамок національної політики**

Інформація про ці заходи містить такі складники:

- прямі заохочення придбання транспортних засобів, що застосовують альтернативні види пального, або будівництва інфраструктури,
- доступність податкових заохочень для сприяння видам транспорту, що застосовують альтернативні види пального, та відповідній інфраструктурі,
- застосування державних закупівель на підтримку альтернативних видів пального, зокрема спільні закупівлі,
- нефінансові заохочення з боку споживання, наприклад, преференції у доступі до районів з обмеженим доступом, політика щодо паркування та виділених смуг для руху,
- обговорення потреби пунктів заправляння для поновлюваного авіа пального в аеропортах у межах основної мережі TEN-T,
- технічні та адміністративні процедури та законодавчі акти з урахуванням дозволу на застосування альтернативних видів пального з метою полегшення процесів авторизації.

▼В

### **3. Підтримка впровадження та вироблення**

Щорічний державний бюджет, призначений для впровадження інфраструктури альтернативних видів пального, розподілений за видами альтернативного пального та транспорту (дорожній, залізничний, водний та повітряний).

Щорічний державний бюджет, призначений для підтримки підприємств, що виробляють альтернативні види пального, розподілений за видами альтернативного пального та транспорту.

Розгляд будь-яких особливих потреб впродовж початкової фази впровадження інфраструктури для альтернативних видів пального.

### **4. Дослідження, технологічні розробки та демонстрація (НДДКР та Д)**

Щорічний державний бюджет, призначений на підтримку НДДКР та Д у сфері альтернативних видів пального, розподілений за видами альтернативного пального та транспорту.

### **5. Цілі та мета**

- оцінка кількості транспортних засобів, що живляться альтернативними видами пального, що очікується до 2020, 2025 та 2030 рр.,

- рівень досягнення національних цілей щодо розгортання інфраструктури альтернативних видів пального для різних видів транспорту (дорожнього, залізничного, водного та авіаційного),

- рівень вирішення національних задач, рік за роком, щодо розгортання інфраструктури альтернативних видів пального для різних видів транспорту,

- інформація щодо методології, застосованої для визначення ефективності заряджання пунктів заряджання високої потужності.

### **6. Розробки щодо інфраструктури альтернативних видів пального**

Зміни у постачанні (додаткові потужності інфраструктури) та попиті (потужності, що наразі використовуються).



## Додаток II

### Технічні характеристики

#### 1. Технічні характеристики пунктів заряджання

##### 1.1 Пункти заряджання транспортних засобів нормальної потужності

Пункти заряджання нормальної потужності змінного струму для електричних транспортних засобів слід обладнувати з метою багатоцільового використання принаймні штепсельною розеткою або з'єднувачем типу 2 для сполучення з транспортним засобом відповідно до стандарту EN 62196-2. Для сумісності типу 2, розетки можуть бути обладнані такими елементами як механічні захисні шторки.

##### 1.2. Пункти заряджання транспортних засобів високої потужності

Пункти заряджання високої потужності змінного струму електричних транспортних засобів слід обладнувати з метою багатоцільового використання принаймні з'єднувачами типу 2 відповідно до стандарту EN 62196-2.

Пункти заряджання високої потужності постійного струму електричних транспортних засобів слід обладнувати з метою багатоцільового використання, принаймні, з'єднувачами комбінованої системи заряджання Combo 2 відповідно до стандарту EN 62196-3.

##### 1.3 Бездротові пункти заряджання колісних транспортних засобів

##### 1.4 Заміна акумуляторної батареї колісних транспортних засобів

##### 1.5 Пункти заряджання колісних транспортних засобів категорії L



**Загальнодоступні пункти заряджання змінного струму для електричних транспортних засобів категорії L потужністю до 3,7 кВт включно з метою багатоцільового використання слід обладнувати принаймні таким чином:**

(a) штепсельною розеткою або з'єднувачем типу 3A відповідно до стандарту EN 62196-2 (для заряджання способом 3);

(b) штепсельною розеткою, що відповідає вимогам ІЕС 60884-1 (для заряджання способами 1 та 2).

Загальнодоступні пункти заряджання змінного струму для електричних транспортних засобів категорії L потужністю вище 3,7 кВт з метою багатоцільового використання слід обладнувати принаймні штепсельною розеткою або з'єднувачем типу 2 відповідно до стандарту EN 62196-2.

**▼B**

1.6 Пункти заряджання електричних автобусів

1.7 Прибережне джерело енергії для морських суден

Прибережне джерело енергії для морських суден, охоплюючи конструювання, встановлення та перевірку систем, повинне відповідати технічним характеристикам за стандартом IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8 Прибережне джерело енергії для річкового транспорту

**▼M2**

Прибережне джерело енергії для річкового транспорту повинне відповідати стандарту EN 15869-2 або стандарту EN 16840 залежно від вимог щодо енергії.

**▼B**

**2. Технічні характеристики пунктів заправки воднем для колісних транспортних засобів**

2.1 Вуличні пункти заправки воднем, що роздають газоподібний водень, який використовують як паливо на борту колісних транспортних засобів, повинні відповідати технічним характеристикам згідно з [ISO/TS 20100](#) «Технічні характеристики щодо заправки газоподібним воднем».

**▼M2**

2.1 Вуличні пункти заправки воднем, що роздають газоподібний водень, який використовують як паливо на борту колісних транспортних засобів, повинні відповідати технічним характеристикам щодо багатоцільового використання згідно з EN 17127 «Вуличні пункти заправки воднем, що роздають газоподібний водень та містять протоколи заправки».

2.2 Чистота водню, який роздають пункти заправки воднем, повинна відповідати технічним характеристикам, наведеним у стандарті [ISO 14687-2](#).

**▼M2**

2.2 Характеристики якості водню, який роздають пункти заправки воднем, повинні відповідати вимогам стандарту EN 17124 «Водневе паливо. Технічні характеристики та забезпечення якості продукту. Застосування

паливних елементів з протонообмінною мембраною (PEM) для дорожніх транспортних засобів». Методи забезпечення відповідної якості водню також описано в цьому стандарті.

2.3 Пункти заправки воднем повинні використовувати обладнання та алгоритми заправки відповідно до [ISO/TS 20100](#) «Технічні характеристики щодо заправки газоподібним воднем».

▼**M2** 2.3 Алгоритм заправки повинен відповідати вимогам стандарту EN 17127 «Вуличні пункти заправки воднем, що роздають газоподібний водень та містять протоколи заправки».

▼**M1** 2.4 З'єднувачі колісних транспортних засобів для заправки газоподібним воднем повинні відповідати стандарту [EN ISO 17268](#) щодо з'єднувальних пристроїв для заправки колісних транспортних засобів газоподібним водневим паливом.

▼**M2** 2.4 Після затвердження процесу сертифікації з'єднувачів відповідно до стандарту EN ISO 17268, з'єднувачі для заправки колісних транспортних засобів газоподібним воднем повинні відповідати вимогам стандарту EN ISO 17268 «Пристрої з'єднувальні для заправки наземних транспортних засобів газоподібним водневим паливом».

### ▼**B** 3. Технічні характеристики пунктів заправки природним газом

3.1 Технічні характеристики пунктів заправки ЗПГ річкового або морського транспорту

▼**M2** Для морського транспорту, який не охоплено Міжнародним кодексом побудови та обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом (IGC Code), пункти заправки ЗПГ повинні відповідати стандарту EN ISO 20519.

Для річкового транспорту пункти заправки ЗПГ повинні відповідати стандарту EN ISO 20519 (пп. 5.3 – 5.7) винятково з метою багатоцільового використання.

▼**B** 3.2 Технічні характеристики пунктів заправки ЗПГ колісних транспортних засобів

▼M2 Тиск заправляння паливом повинен бути меншим ніж максимальний дозволений тиск для бака транспортного засобу, як зазначено у стандарті EN ISO 16924 «Станції заправні природного газу. Станції ЗПГ для заправки транспортних засобів».

Характеристики з'єднувача повинні відповідати стандарту EN ISO 12617 «Дорожні транспортні засоби. З'єднувачі заправні для зрідженого природного газу (ЗПГ). З'єднувачі з робочим тиском 3,1 МПа».

▼B 3.3. Технічні характеристики з'єднувальних/приймальних пристроїв для СПГ

З'єднувальні/приймальні пристрої для СПГ повинні відповідати [Правилам ООН № 110](#) (що посилаються на частини I та II [ISO 14469](#)).

▼M2 3.3 Характеристики з'єднувачів повинні відповідати вимогам стандарту EN ISO 14469 «Дорожні транспортні засоби. З'єднувачі заправні для стисненого природного газу (СПГ)».

3.4 Технічні характеристики пунктів заправляння СПГ колісних транспортних засобів

▼M2 Тиск заправляння (робочий тиск) повинен становити 20,0 МПа за показами манометру (200 бар) за температури 15 °С. Максимальний тиск заправляння у 26,0 МПа з «компенсацією температури» дозволено відповідно до умов, наведених у стандарті EN ISO 16923 «Станції заправні природного газу. Станції СПГ для заправки транспортних засобів».

---

## МІЖНАРОДНІ СТАНДАРТИ\*

(станом на вересень 2020 року)

	eng	ukr
1.	EN 15869-2: BS EN 15869-2:2019 Inland navigation vessels. Electrical shore connection, three phase current 400 V, 50 Hz, up to 125 A. On-shore unit, additional requirements	EN 15869-2:2019 Судна річкові. Заряджання електричне прибережне, трифазний струм 400 В, 50 Гц, до 125 А. Пункт прибережний, додаткові вимоги
2.	EN 16840: BS EN 16840:2017 Inland navigation vessels. Electrical shore connection, three-phase current 400 V, 50 Hz, at least 250 A	EN 16840:2017 Судна річкові. Заряджання електричне прибережне, трифазний струм 400 В, 50 Гц, принаймні 250 А
3.	EN 17124: BS EN 17124:2018 Hydrogen fuel. Product specification and quality assurance. Proton exchange membrane (PEM) fuel cell applications for road vehicles	EN 17124:2018 Водневе пальне. Технічні характеристики та забезпечення якості продукту. Застосування паливних елементів з протонообмінною мембраною (PEM) для дорожніх транспортних засобів
4.	EN 17127: BS EN 17127:2018 Outdoor hydrogen refuelling points dispensing gaseous hydrogen and incorporating filling protocols	EN 17127:2018 Вуличні пункти заправлення воднем, що роздають газоподібний водень та містять протоколи заправлення
5.	EN 62196-2: BS EN 62196-2:2017 Plugs, socket-outlets, vehicle couplers and vehicle inlets – Conductive charging of electric vehicles – Part 2: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for a.c. pin and contact-tube accessories (international relationship) EN 62196-2:2017, IEC 62196-2:2016)	EN 62196-2:2017 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Кондуктивне заряджання електричних транспортних засобів. Частина 2. Сумісність розмірів та вимоги взаємозамінності з'єднувальних муфт з штирями та трубчастих муфт на змінний струм
6.	EN 62196-3: BS EN 62196-3:2014 Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets. Conductive charging of electric	EN 62196-3:2014 Вилки, розетки, транспортні з'єднувачі та вводи. Кондуктивне заряджання електричних транспортних засобів. Частина 3.

\* Перелік міжнародних стандартів, на які є посилання в Директиві з гіперпосиланнями на актуальні редакції та перекладом назв українською мовою. – прим. перекладача

	eng	ukr
	vehicles. Dimensional compatibility and interchangeability requirements for d.c. and a.c./d.c. pin and contact-tube vehicle couplers (international relationship: EN 62196-3 (IEC 62196-3:2014), IEC 62196-3:2014)	Сумісність розмірів і вимоги взаємозамінності з'єднувальних муфт з штирями та трубчастих муфт на постійний та змінно-постійний струм
7.	<b>IEC 60884-1:</b> <b>IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 Plugs and socket-outlets for household and similar purposes – Part1: General requirements</b>	<b>ЕС 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013</b> <b>Вилки та розетки побутової та аналогічної призначеності. Частина 1. Загальні технічні вимоги (в Україні чинний ДСТУ ІЕС 60884-1:2007 Вилки та розетки побутової та аналогічної призначеності. Частина 1. Загальні технічні вимоги (ІЕС 60884-1:2006, ІДТ))</b>
8.	IEC/ISO/IEEE 80005-1: ISO/IEC/IEEE 80005-1:2012 Utility connections in port – Part 1: High Voltage Shore Connection (HVSC) Systems – General requirements (replaced by) IEC/IEEE 80005-1 Utility connections in port -- Part 1: High Voltage Shore Connection (HVSC) Systems – General requirements	IEC/ISO/IEEE 80005-1:2012 Підключення до енергопостачання у порту. Частина 1: Високовольтні берегові системи підключення (HVSC). Загальні вимоги (замінено на) IEC/IEEE 80005-1 Підключення до енергопостачання у порту. Частина 1: Високовольтні берегові системи підключення (HVSC). Загальні вимоги
9.	ISO 14469, parts I and II: ISO 14469:2017 Road vehicles – Compressed natural gas (CNG) refuelling connector	ISO 14469:2017 Дорожні транспортні засоби. З'єднувачі заправні для стисненого природного газу (СПГ)
10.	ISO 14469-1:2004 Road vehicles – Compressed natural gas (CNG) refuelling connector – Part 1: 20 MPa (200 bar) connector (revised) (replaced by) ISO 14469:2017 Road vehicles – Compressed natural gas (CNG) refuelling connector	ISO 14469-1:2004 Дорожні транспортні засоби. З'єднувачі заправні для стисненого природного газу (СПГ). Частина 1: З'єднувач на 20 МПа (200 бар) (переглянуто) (замінено на) ISO 14469:2017 Дорожні транспортні засоби. З'єднувачі заправні для стисненого природного газу (СПГ)
11.	ISO 14469-2:2007	ISO 14469-2:2007 Дорожні транспортні засоби. З'єднувачі

	eng	ukr
	Road vehicles – Compressed natural gas (CNG) refuelling connector – Part 2: 20 MPa (200 bar) connector, size 2 <i>(revised)</i> <i>(replaced by)</i> ISO 14469:2017 Road vehicles – Compressed natural gas (CNG) refuelling connector	заправні для стисненого природного газу (СПГ). Частина 2: З'єднувач на 20 МПа (200 бар), розмір 2 <i>(переглянуто)</i> <i>(замінено на)</i> ISO 14469:2017 Дорожні транспортні засоби З'єднувачі заправні для стисненого природного газу (СПГ)
12.	ISO 14687-2 ISO 14687-2:2012 Hydrogen fuel – Product specification – Part 2: Proton exchange membrane (PEM) fuel cell applications for road vehicles <i>(revised)</i> <i>(replaced by)</i> ISO 14687:2019 Hydrogen fuel quality – Product specification	ISO 14687-2:2012 Паливо водневе. Технічні умови на продукт. Частина 2. Застосування паливних елементів з протонообмінною мембраною для дорожніх транспортних засобів <i>(переглянуто)</i> <i>(замінено на)</i> ISO 14687:2019 Якість водневого палива. Технічні характеристики продукту
13.	<b>EN ISO 12617:</b> <b>EN ISO 12617:2015</b> <b>Road vehicles – Liquefied natural gas (LNG) refuelling connector – 3,1 MPa connector</b>	<b>EN ISO 12617:2015</b> Дорожні транспортні засоби. З'єднувачі заправні для зрідженого природного газу (ЗПГ). З'єднувачі з робочим тиском 3,1 МПа
14.	EN ISO 17268: EN ISO 17268:2020 Gaseous hydrogen land vehicle refuelling connection devices <i>(published)</i>	ISO 17268:2012 Пристрої з'єднувальні для заправки наземних транспортних засобів газоподібним водневим паливом <i>(чинний)</i>
15.	<b>EN ISO 20519</b> <b>EN ISO 20519:2017</b> <b>Ships and marine technology – Specification for bunkering of liquefied natural gas fuelled vessels</b>	<b>EN ISO 20519:2017</b> Судна та морська технологія. Вимоги до бункерування суден для перевезення зрідженого природного газу.
16.	ISO/DIS 16923: ISO 16923:2016 Natural gas fuelling stations – CNG stations for fuelling vehicles <i>(published)</i>	ISO 16923:2016 Станції заправні природного газу. Станції стисненого природного газу (СПГ) для заправки транспортних засобів <i>(чинний)</i>
17.	ISO/DIS 16924: ISO 16924:2016 Natural gas fuelling stations – LNG stations for fuelling vehicles	ISO 16924:2016 Станції заправні природного газу. Станції ЗПГ для заправки транспортних засобів <i>(чинний)</i>

	eng	ukr
	<i>(published)</i>	
18.	ISO/DTS 18683: ISO/TS 18683:2015 Guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships <i>(under review)</i> <i>(will be replaced by)</i> ISO/AWI TS 18683 Guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships <i>(under development)</i>	ISO/TS 18683:2015 Настанови щодо систем та установок для постачання зрідженого природного газу (ЗПГ) як палива на судна <i>(переглядається)</i> <i>(буде замінено)</i> ISO/AWI TS 18683 Настанови для систем та установок з постачання ЗПГ як пального для суден <i>(розроблюється)</i>
19.	ISO/TS 20100:2008 Gaseous hydrogen fuelling specification <i>(now withdrawn)</i> ISO/TS 19880-1:2016 Gaseous hydrogen – Fuelling stations – Part 1: General requirements <i>(now withdrawn, replaced by)</i> ISO 19880-1:2020 Gaseous hydrogen – Fuelling stations – Part 1: General requirements	ISO/TS 20100:2008 Технічні характеристики щодо заправляння газоподібним воднем <i>(наразі відмінено)</i> ISO/TS 19880-1:2016 Водень газоподібний. Станції заправні. Частина 1: Загальні вимоги <i>(наразі відмінено, замінено)</i> ISO 19880-1:2020 Водень газоподібний. Станції заправні. Частина 1: Загальні вимоги