



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017r.
COM(2017) 652 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**W kierunku jak najpowszechniejszego wykorzystania paliw alternatywnych - plan
działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych przyjęty na podstawie art. 10
ust. 6 dyrektywy 2014/94/UE, uwzględniający ocenę krajowych ram polityki na
podstawie art. 10 ust. 2 dyrektywy 2014/94/UE**

{SWD(2017) 365 final}

1. WPROWADZENIE: UCZYNNIENIE EUROPY ŚWIATOWYM LIDEREM W DZIEDZINIE DEKARBONIZACJI

Zgodnie z wezwaniem przewodniczącego Komisji zawartym w jego orędziu o stanie Unii w 2017 r. wygłoszonym we wrześniu 2017 r. Unia Europejska (UE) musi stać się **światowym liderem w dziedzinie dekarbonizacji**. Aby wywiązać się z zobowiązań podjętych przez UE podczas 21. konferencji stron Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmiany klimatu zorganizowanej w Paryżu, należy przyspieszyć proces dekarbonizacji sektora transportu w celu zagwarantowania, iż tempo obniżania poziomu emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza pozwoli je zredukować do zera do połowy wieku.

W swojej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej¹ Komisja wskazała już, w jaki sposób UE może osiągnąć ten cel. W komunikacie Komisji pt. „Europa w ruchu: program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” przyjętym w następstwie tej strategii stwierdzono, że ambicją UE musi być dokonywanie szybkich postępów pozwalających na wdrożenie do 2025 r. systemu czystszej, bardziej konkurencyjnej i bezproblemowo opartej na sieci mobilności².

Niniejszy plan działania stanowi jeden z elementów drugiego pakietu wniosków i inicjatyw o kluczowym znaczeniu dla dekarbonizacji sektora transportu. Drugi pakiet dotyczący mobilności przedstawiony w komunikacie Komisji pt. „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników” (COM(2017) 675 final) zawiera połączenie środków zorientowanych na podaż i popyt, aby przyspieszyć proces przechodzenia na mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną oraz wzmocnić konkurencyjność europejskiego sektora mobilności i transportu³.

Ponieważ około 95 % pojazdów drogowych nadal wykorzystuje paliwa konwencjonalne, w tym mieszanki biopaliw odnawialnych, liczba pojazdów i statków napędzanych alternatywnymi źródłami energii⁴ w UE jest zbyt mała. Utrzymujące się problemy w dalszym ciągu tworzą **bariery rynkowe** utrudniające wykorzystanie tych źródeł energii. Bariery te obejmują brak infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów i statków, niedostateczny stopień rozwoju inteligentnej sieci energetycznej oraz napotykanie przez konsumentów trudności w łatwym korzystaniu z infrastruktury. Aby UE mogła skutecznie przejść na mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną, **potrzebne jest zintegrowane podejście**. Wymaga ono wspólnych ram polityki w zakresie pojazdów, infrastruktury, sieci energii elektrycznej, zachęt gospodarczych i usług cyfrowych funkcjonujących na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym.

W niniejszym planie działania zwrócono uwagę na działania mające uzupełniać i usprawniać wdrażanie krajowych ram polityki, o których mowa w dyrektywie

¹ COM(2016) 501 final.

² COM(2017) 283 final.

³ COM(2017) 675 final.

⁴ Dotyczy to w szczególności energii elektrycznej, gazu ziemnego (sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG)), wodoru i gazu płynnego (LPG), które wymagają konkretnych rozwiązań infrastrukturalnych.

2014/94/UE w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, aby pomóc w stworzeniu **interoperacyjnej unijnej infrastruktury podstawowej do 2025 r.**, w szczególności na potrzeby korytarzy sieci bazowej TEN-T, tak aby pojazdy i statki mogły być łatwo wykorzystywane w transporcie transgranicznym i na dalekie odległości. W tym kontekście kluczowe znaczenie ma szybkie wypracowanie porozumienia między wszystkimi odpowiednimi podmiotami publicznymi i prywatnymi w kwestii wspólnego podejścia do interoperacyjności usług.

Dalszy rozwój infrastruktury w przyszłości będzie wymagał **znaczących nakładów publicznych i prywatnych**. Łączenie dotacji bezzwrotnych z finansowaniem dłużnym podlegającym zwrotowi musi stać się standardową praktyką w przypadkach, w których będzie to wykonalne. Poszczególne instrumenty wsparcia na szczeblu UE muszą się skutecznie uzupełniać. W tym celu Komisja zwiększy koordynację instrumentów finansowania UE i będzie dążyła do osiągnięcia synergii z działaniami podejmowanymi na szczeblu krajowym i lokalnym w celu zwiększenia wpływu finansowania UE. Komisja zajmie się również innymi kwestiami o zasadniczym znaczeniu dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, takimi jak integrowanie systemów transportowego i energetycznego.

2. STAN OBECNY

2.1. Aktualna sytuacja i szacunki dotyczące potrzeb

Rzeczony rozwój infrastruktury paliw alternatywnych **nabrał w ostatnim czasie tempa**. W ostatnich latach poczyniono istotne postępy w tym obszarze, również dzięki finansowaniu UE. Zgodnie z danymi Europejskiego Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych do końca września 2017 r. udostępniono 118 000 publicznie dostępnych punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych, 3 458 punktów tankowania paliw dla pojazdów i statków napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG) oraz 82 punkty tankowania paliw dla pojazdów napędzanych wodorem.

UE musi obecnie **przyspieszyć rozwój w dwóch obszarach**: po pierwsze, w obszarze bazowej i kompleksowej sieci TEN-T. W tym celu w komunikacie „Europa w ruchu” z maja 2017 r. wyznaczono cel ogólny polegający na **ustanowieniu podstawowej infrastruktury dla sieci bazowej najpóźniej do 2025 r.**

Po drugie, infrastruktura musi zostać rozbudowana na **obszarach miejskich i podmiejskich**, gdzie pojazdy są wykorzystywane przez większość czasu. Komisja oczekuje, że inwestycje w tych dwóch obszarach wywrą również efekt domina na rozwój infrastruktury w innych obszarach.

Tworzenie podstawowej infrastruktury w korytarzach sieci bazowej TEN-T wydaje się najmniejszym wyzwaniem. Szacuje się, że **do 2025 r. na wyposażenie korytarzy trzeba będzie przeznaczyć 1,5 mld EUR⁵**. Wykryte luki dotyczą w szczególności punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ale w niektórych obszarach również punktów

⁵ Wainwright, S. i Peters, J. (2016) „Clean Power for Transport Infrastructure Deployment”. Sprawozdanie końcowe dla Komisji Europejskiej. Bruksela.

tankowania paliw dla pojazdów ciężarowych napędzanych skroplonym gazem ziemnym (LNG).

W przypadku szerszej sieci transportowej wymagane jest podjęcie większych starań.

Poziom ambicji poszczególnych państw członkowskich jest bardzo zróżnicowany.

Na przykład zaledwie dwa państwa członkowskie udostępniają więcej niż 100 punktów ładowania dla *pojazdów elektrycznych* na 100 000 mieszkańców miast⁶.

Jeśli chodzi o *gaz ziemny*, działania zaplanowane przez państwa członkowskie w krajowych ramach polityki zakładają wybudowanie od 2599 do 2634 dodatkowych punktów tankowania CNG i od 256 do 431 punktów tankowania LNG w 2025 r., chociaż dodatkowy potencjał przewidziany w krajowych ramach polityki będzie skoncentrowany w zaledwie kilku państwach członkowskich.

W przypadku *wodoru*, zgodnie z wynikami oceny skutków dotyczącej wniosku w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych po 2020 r. szacuje się, że w 2025 r. udział pojazdów napędzanych wodorem w rynku może wynieść 0,3–0,4 % łącznej liczby pojazdów. W ramach tego scenariusza oczekuje się, że wybudowanie 820–842 stacji tankowania zaplanowanych w krajowych ramach polityki zaspokoi zapotrzebowanie na paliwo 0,9–1,1 mln pojazdów⁷.

Analiza krajowych ram polityki, o których mowa w dyrektywie 2014/94/UE, prowadzi do następujących **szacunków zapotrzebowania państw członkowskich na inwestycje infrastrukturalne**, uwzględniając korytarze sieci bazowej TEN-T⁸:

- *Energia elektryczna*: do 904 mln EUR do 2020 r.⁹;
- *CNG*: do 357 mln EUR do 2020 r. i do 600 mln EUR do 2025 r. na pojazdy drogowe napędzane CNG¹⁰;
- *LNG*: do 257 mln EUR do 2025 r. na pojazdy drogowe napędzane LNG. Jeżeli chodzi o LNG wykorzystywany w transporcie wodnym, do 945 mln EUR na porty morskie w ramach korytarza sieci bazowej TEN-T do 2025 r. i do 1 mld EUR na porty śródlądowe w ramach korytarza sieci bazowej TEN-T do 2030 r.;
- *Wodór*: do 707 mln EUR do 2025 r.

Jeżeli chodzi o **energię elektryczną**, plany krajowe są rozbieżne z szacunkami Komisji dotyczącymi infrastruktury. W odniesieniu do pojazdów elektrycznych w ocenie skutków dotyczącej dyrektywy 2014/94/UE przyjęto zachowawczą wartość odniesienia wynoszącą 4 mln pojazdów elektrycznych na drogach do 2020 r. Jest to istotny wzrost w porównaniu ze stanem obecnym, ale nadal stanowi zaledwie około 1,5 % obecnej liczby pojazdów.

⁶ Są to Niemcy i Dania, zgodnie z danymi Europejskiego Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych.

⁷ Zakładając, że każda stacja obsługuje około 1 200 pojazdów. Dla porównania: 256 mln pojazdów poruszających się po drogach w UE jest obecnie obsługiwanych przez 115 700 stacji paliw konwencjonalnych.

⁸ SWD(2017) 365.

⁹ W krajowych ramach polityki należy wyznaczyć cele ogólne wyłącznie do 2020 r.

¹⁰ Na podstawie łącznego kosztu budowy 937 (stan w 2020 r. w porównaniu z obecną sytuacją) i 1 575 (stan w 2025 r. w porównaniu z obecną sytuacją) nowych punktów tankowania CNG, które mają zostać wybudowane zgodnie z krajowymi ramami polityki.

W ocenie skutków dotyczącej wniosku w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i samochodów dostawczych po 2020 r.¹¹ założono szybsze tempo wzrostu liczby pojazdów elektrycznych, zgodnie z którym udział tych pojazdów w 2025 r. wyniósłby 7 %, co prowadzi do jeszcze większych potrzeb inwestycyjnych:

- do 2020 r. należałoby stworzyć 440 000 publicznie dostępnych punktów ładowania – stanowi to istotny wzrost w porównaniu z obecną sytuacją¹². W związku z tym konieczne mogłyby być inwestycje w publicznie dostępne punkty ładowania o wartości do 3,9 mld EUR.
- Do 2025 r. niezbędne byłoby około pięć razy więcej publicznie dostępnych punktów ładowania – czyli ok. 2 mln. Jeżeli udział infrastruktury szybkiego ładowania wzrósłby do 5–15 % ogólnej infrastruktury ładowania, rocznie mogłyby być wymagane inwestycje rzędu 2,7–3,8 mld EUR począwszy od 2021 r.¹³. Większość potrzeb inwestycyjnych dotyczyłaby *obszarów miejskich*¹⁴.

W przypadku **gazu ziemnego i wodoru** działania zaplanowane przez państwa członkowskie w ich krajowych ramach polityki są zgodne z szacunkami Komisji.

Łączne szacunkowe potrzeby w zakresie inwestycji w publicznie dostępną infrastrukturę paliw alternatywnych w UE wynoszą ok. **5,2 mld EUR do 2020 r.** oraz dodatkowo **16–22 mld EUR do 2025 r.**

Aby zaspokoić te znaczne potrzeby, wsparcie ze środków publicznych musi zostać wykorzystane w celu pobudzenia znaczących inwestycji prywatnych, w tym poprzez innowacyjne źródła finansowania.

Należy podkreślić, że na wszelkie szacunki dotyczące potrzeb inwestycyjnych wpływ wywiera **znaczący brak pewności** co do gęstości przyszłej infrastruktury wolnego i szybkiego ładowania, zapotrzebowania na pojazdy i postępu technologicznego (np. mocy akumulatorów).

Dlatego też Komisja z zadowoleniem przyjmuje niedawne zobowiązanie dużych europejskich producentów samochodów do wprowadzenia większej liczby pojazdów elektrycznych zasilanych akumulatorami na rynek do 2020 r.¹⁵. Daje to większą pewność w odniesieniu do inwestycji w infrastrukturę. Komisja wzywa sektor motoryzacyjny do utrzymania i zwiększania inwestycji również w inne istotne technologie niskoemisyjne i bezemisyjne.

¹¹ SWD (2017) 650.

¹² Zakładając, że na każdy pojazd potrzeba około 1,1 punktu ładowania. Ponadto co dziesiąty punkt ładowania będzie publicznie dostępny. Poza publicznie dostępnymi punktami ładowania w ramach tego scenariusza należałoby stworzyć około 4 mln prywatnych punktów ładowania.

¹³ Średni szacunkowy koszt to 5 000 EUR w odniesieniu do normalnych punktów ładowania i 30 000 EUR w odniesieniu do punktów szybkiego ładowania.

¹⁴ Zakładając, że 70 % potrzeb infrastrukturalnych występuje na obszarach miejskich (a także uwzględniając fakt, że ponad 70 % ludności UE zamieszkuje obszary miejskie), potrzeby inwestycyjne wyniosłyby 2,7 mld EUR w 2020 r. Między 2020 a 2025 r. wymagane byłyby inwestycje na obszarach miejskich w wysokości od 1,9 do 2,7 mld EUR rocznie.

¹⁵ SWD(2017) 366.

Z uwagi na znaczący brak pewności zasadnicze znaczenie ma obniżanie ryzyka, na jakie narażeni są inwestorzy prywatni, za pomocą ukierunkowanych instrumentów łagodzenia ryzyka, takich jak specjalne pożyczki lub gwarancje zabezpieczone przez podmioty sektora publicznego. Ponadto konieczne jest wyraźne określenie długoterminowego kierunku polityki. Kluczową rolę w tym zakresie odgrywają krajowe ramy polityki przyjęte na mocy dyrektywy 2014/94/UE.

2.2. Krajowe ramy polityki dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych

W dyrektywie 2014/94/UE zobowiązano państwa członkowskie do ustanowienia krajowych ram polityki określających minimalne pokrycie infrastrukturą do 2020 r., 2025 r. i 2030 r., w zależności od rodzaju paliwa, oraz do notyfikowania krajowych ram polityki Komisji do dnia 18 listopada 2016 r.¹⁶. Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy w krajowych ramach polityki **wyznacza się przejrzyste, długoterminowe cele ogólne i szczegółowe, a także określa się odpowiednie środki wsparcia**, aby zapewnić rynkom długoterminową pewność w zakresie polityki.

Zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy Komisja oceniła krajowe ramy polityki oraz ich spójność na szczeblu Unii. Komisja oceniła, czy krajowe ramy polityki umożliwiają danemu państwu członkowskiemu osiągnięcie celów ogólnych i szczegółowych, jakie państwo to samo sobie wyznaczyło zgodnie z art. 3 ust. 1. W poniższej części niniejszego komunikatu omówiono wyniki tej oceny.

Krajowe ramy polityki różnią się istotnie między sobą pod względem kompletności, spójności i poziomu ambicji¹⁷. Do dnia 6 listopada 2017 r. zaledwie 8 spośród 25 krajowych ram polityki¹⁸ w pełni spełniało wymogi dotyczące krajowych ram polityki¹⁹. Dwa państwa członkowskie do dziś nie przedłożyły swoich krajowych ram polityki²⁰. Krajowe ramy polityki nie są spójne z unijnego punktu widzenia, jeżeli chodzi o wyznaczone w nich priorytety i poziom ambicji w odniesieniu do korzystania z poszczególnych paliw alternatywnych. Ambicje państw członkowskich w dążeniu do zmiany obecnego stanu rzeczy są znacznie zróżnicowane, zarówno jeżeli chodzi o planowane rozpowszechnienie pojazdów i statków napędzanych alternatywnymi źródłami energii, jak i jeżeli chodzi o powiązaną infrastrukturę. Przede wszystkim w zaledwie kilku krajowych ramach polityki wyznaczono przejrzyste i odpowiednie cele ogólne i szczegółowe oraz zasugerowano środki wsparcia²¹. Jedne krajowe ramy polityki nie zawierają żadnych celów ogólnych.

¹⁶ Zgodnie z art. 3 ust. 7 dyrektywy 2014/94/UE i z zachowaniem warunków określonych w art. 5, 6 i 7 dyrektywy 2014/94/UE.

¹⁷ Dalsze informacje na temat krajowych ram polityki można znaleźć w dokumencie SWD(2017) 365.

¹⁸ W stosownych przypadkach Komisja wszczęła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku z niespełnieniem wymogów ustanowionych w art. 3 dyrektywy 2014/94/UE. Komisja będzie kontynuowała takie postępowania wszczynane w związku z niewypełnieniem obowiązku notyfikacji.

¹⁹ Austria, Belgia, Finlandia, Francja, Niderlandy, Niemcy, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

²⁰ Tj. Malta i Rumunia.

²¹ Ponadto szereg państw członkowskich utrzymuje niskie podatki od konwencjonalnych paliw silnikowych, w szczególności od olejów napędowych, w porównaniu z podatkami od wielu paliw alternatywnych, biorąc pod uwagę wyższe koszty zewnętrzne, które zniechęcają do przechodzenia na paliwa alternatywne.

Energia elektryczna

We wszystkich krajowych ramach polityki wyznaczono cele ogólne w zakresie infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych. **Poziom ambicji i szczegółowości różni się jednak znacznie pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi.** Zawarte w krajowych ramach polityki plany, zgodnie z którymi liczba publicznie dostępnych punktów ładowania będzie w 2020 r. znacznie mniejsza niż 200 000, są niewystarczające do pokrycia zapotrzebowania oszacowanego przez Komisję w pkt 2.1. W 6 krajowych ramach polityki wyznaczono mało ambitne cele ogólne, które zostały już niemalże osiągnięte. Z kolei w innych wyznaczono ambitne cele ogólne, które trudno będzie jednak osiągnąć za pomocą zaplanowanych środków z zakresu polityki.

We wszystkich krajowych ramach polityki określono **szereg środków wsparcia, ale pewne niejasności pozostają.** Wynika to z faktu, że albo środki nie zostały jeszcze przyjęte, albo ich zakres wydaje się zbyt ograniczony, by mogły wywrzeć wymierny wpływ na rynek. We wszystkich krajowych ramach polityki z wyjątkiem 2 wyznaczono cele ogólne dotyczące publicznie dostępnych punktów ładowania, przy czym 10 państw członkowskich nie opracowało żadnych środków na rzecz zwiększenia liczby publicznie dostępnych punktów ładowania. Pokrycie sieci bazowej TEN-T stopniowo się zwiększa, ale jeżeli nie zostaną podjęte żadne dodatkowe działania, fragmenty tej sieci mogą pozostać bez minimalnej infrastruktury służącej do ładowania²². Niezwykle ważne jest wprowadzanie punktów ładowania o dużej mocy w każdej stacji ładowania na całej długości sieci bazowej TEN-T. Krajowe ramy polityki w minimalnym stopniu obejmują zasilanie statków energią elektryczną z lądu i zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju.

Polskie krajowe ramy polityki stanowią dobry przykład analizy potrzeb aglomeracji, gęsto zaludnionych obszarów i w pełni rozwiniętej sieci TEN-T względem potrzeb w zakresie infrastruktury paliw alternatywnych – uwzględniając potrzeby rynkowe. W Niemczech główny dostawca usług związanych z autostradami zainstaluje do końca tego roku punkty ładowania o dużej mocy we wszystkich swoich stacjach obsługi. W Zjednoczonym Królestwie przedsiębiorstwo Highways England zobowiązało się do zapewnienia dostępności przynajmniej jednego punktu ładowania o dużej mocy na każde 32 km wzdłuż 95 % dróg w ramach strategicznej sieci drogowej Anglii.

Gaz ziemny

Większość państw członkowskich nie wyznaczyła celów ogólnych dla pojazdów napędzanych CNG. W kilku krajowych ramach polityki²³ uznano jednak wprowadzanie takich pojazdów za priorytet. Większość krajowych ram polityki nie zawiera szacunków dotyczących upowszechniania tego typu pojazdów w przyszłości. Dostępność infrastruktury może być w przyszłości problemem w tych państwach członkowskich, w których obecnie istnieje duża liczba punktów tankowania CNG w porównaniu z liczbą pojazdów napędzanych CNG na drogach, a które twierdzą, że nie zamierzają wspierać dalszej rozbudowy infrastruktury CNG²⁴.

²² Aby uzyskać bardziej szczegółowe informacje, zob. SWD(2017) 365.

²³ Belgia, Republika Czeska, Węgry, Włochy.

²⁴ Austria, Luksemburg, Niderlandy, Niemcy.

W 19 krajowych ramach polityki **wyznaczono cele ogólne dotyczące LNG dla drogowych pojazdów ciężarowych**, ale działania w obszarze wyznaczania celów ogólnych i planowania działań nie zawsze są odpowiednie i nie zawsze zapewnią wymagane pokrycie bazowej sieci drogowej TEN-T. Szacunki dotyczące rozpowszechniania pojazdów ciężarowych napędzanych LNG w przyszłości przedstawiono w zaledwie 5 krajowych ramach polityki.

W kilku krajowych ramach polityki²⁵ wyznaczono ambitne **cele ogólne dotyczące przyszłego rozwoju infrastruktury LNG w portach morskich i śródlądowych**. Szereg tych celów nie odnosi się jednak do zapotrzebowania na punkty tankowania LNG w portach morskich do 2025 r. i w portach śródlądowych do 2030 r. Szereg portów w ramach sieci bazowej TEN-T jest narażonych na ryzyko związane z faktem, że mogą zostać pozostawione bez jakichkolwiek rozwiązań w zakresie tankowania LNG. W odniesieniu do żadnych śródlądowych korytarzy wodnych TEN-T nie zaplanowano wystarczającej infrastruktury tankowania LNG, aby umożliwić poruszanie się statków żeglugi śródlądowej napędzanych LNG po całej UE.

We włoskich krajowych ramach polityki kwestię rozwoju infrastruktury LNG do zastosowań morskich uznano za priorytetową. Plan zakładający rozwój tej infrastruktury, w tym zaprojektowanie obiektów do składowania we wszystkich 14 portach morskich sieci bazowej TEN-T i poza tymi portami, stanowi przykład dobrego planowania polityki. W szeregu krajowych ram polityki zwrócono uwagę na istotną rolę środków udostępnianych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” i innych funduszy UE we wspieraniu rozwoju infrastruktury tankowania LNG na potrzeby pojazdów ciężarowych i statków.

Wodór

Rzeczony **infrastruktury tankowania dla pojazdów elektrycznych napędzanych ogniwami paliwowymi zasilanymi wodorem** jest opcjonalny na podstawie dyrektywy 2014/94/UE. 14 państw członkowskich uwzględniło infrastrukturę wodorową w swoich krajowych ramach polityki. W niektórych przypadkach w krajowych ramach polityki wyznaczono ambitne cele ogólne w zakresie rozwoju infrastruktury²⁶. W tego rodzaju planowaniu podkreśla się znaczenie dostarczania wiarygodnych prognoz w zakresie upowszechniania pojazdów elektrycznych napędzanych ogniwami paliwowymi na rynku.

Środki wsparcia

Państwa członkowskie mają obowiązek wprowadzić **środki wsparcia**, aby zapewnić osiągnięcie celów ogólnych i szczegółowych zawartych w krajowych ramach polityki. Krajowe ramy polityki zawierają bardzo zróżnicowany zestaw środków, które różnią się między sobą m.in. pod względem zaawansowania i priorytetów (jedno paliwo alternatywne lub szereg paliw alternatywnych). Ponadto krajowe ramy polityki są ukierunkowane na różne rodzaje transportu, na przykład pociągi, autobusy, taksówki, rowery i wspólnie użytkowane samochody. Większość krajowych ram polityki koncentruje się na transporcie publicznym, podkreślając rolę, jaką mogą odegrać zamówienia publiczne we wspieraniu upowszechniania określonych rozwiązań na rynku.

²⁵ Finlandia, Węgry, Włochy.

²⁶ Austria, Belgia, Bułgaria, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Niderlandy, Niemcy, Republika Czeska, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo. W duńskich krajowych ramach polityki jest mowa o wodrze, ale nie wyznaczono żadnych ogólnych celów infrastrukturalnych. W krajowych ramach polityki Niemiec, Włoch i Zjednoczonego Królestwa wyznaczono ambitne cele w tym zakresie.

We francuskich krajowych ramach polityki przewidziano kompleksowy zestaw środków wsparcia elektromobilności. Oczekuje się, że skumulowany wpływ środków takich jak system bonus-malus dla emisji CO₂ generowanych przez pojazdy i promowanie korzystania z infrastruktury służącej do ładowania będzie korzystny dla rynku elektrycznego transportu drogowego. We francuskiej ustawie o transformacji sektora energetycznego w kierunku zielonej gospodarki wyznaczono wyraźne cele ogólne i ustanowiono minimalne wymogi dotyczące zamówień obowiązujące w przypadku zamówień publicznych na pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne. Niderlandzkie krajowe ramy polityki stanowią przykład dobrej praktyki, jeżeli chodzi o dialog z zainteresowanymi stronami, bezpośrednio angażując odpowiednie zainteresowane strony we wdrażanie podejścia „Zielony Nowy Ład”.

2.3. Czy jesteśmy na właściwej drodze?

Analiza krajowych ram polityki pokazuje, że jeżeli nie zostaną podjęte żadne dodatkowe działania, w UE utrzymają się luki infrastrukturalne. Dotyczy to w szczególności wszystkich rodzajów elektrycznych pojazdów lekkich i ciężarowych. W porównaniu z szacunkami przedstawionymi w pkt 2.1 w odniesieniu do krajowych ram polityki należy znacznie zwiększyć zobowiązanie do wprowadzania publicznie dostępnych punktów ładowania w aglomeracjach miejskich i podmiejskich w UE. Luki utrzymują się również w przypadku korytarzy sieci bazowej TEN-T pod względem punktów ładowania.

Kolejna luka w planowaniu dotyczy punktów tankowania LNG dla pojazdów ciężarowych. Cele ogólne krajowych ram polityki dotyczące pokrycia portów punktami tankowania LNG również są niewystarczające, aby umożliwić poruszanie się statków żeglugi śródlądowej i statków morskich po całej sieci bazowej TEN-T zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie 2014/94/UE. Podobne ryzyko dotyczy wodoru: ponieważ został wskazany jako opcjonalny w dyrektywie 2014/94/UE i w rozbieżny sposób potraktowany przez państwa członkowskie, powiązana infrastruktura jest nadal bardzo zróżnicowana. Aby umożliwić pojazdom łatwe przemieszczanie się po UE („ciągłość świadczenia usług”), konieczne jest rozbudowanie infrastruktury.

Ogólnie rzecz biorąc, z analizy sytuacji wynika, że połączone krajowe ramy polityki nie składają się na jednoznaczny obraz, który zapewnia wymaganą pewność rynkową w perspektywie długoterminowej. Ponadto istnieje ryzyko, że wiele celów ogólnych i szczegółowych krajowych ram polityki może nie zostać osiągniętych, nawet w przypadku niskiego poziomu ambicji. W dokumencie roboczym służb Komisji (SWD) towarzyszącym niniejszemu komunikatowi przedstawiono ograniczony wpływ krajowych ram polityki na główne cele polityki UE w przypadku niepodjęcia żadnych dodatkowych działań.

Mimo że w przypadku niektórych państw członkowskich z ambitnymi krajowymi ramami polityki oczekuje się większych poziomów redukcji emisji, na poziomie UE spodziewany jest marginalny wpływ na zastąpienie ropopochodnych paliw kopalnych: w porównaniu ze scenariuszem nieuwzględniającym krajowych ram polityki²⁷ 0,4 % tych paliw można zastąpić

²⁷ Scenariusz nieuwzględniający krajowych ram polityki opiera się na scenariuszu odniesienia przedstawionym w ocenie skutków towarzyszącej wnioskowi dotyczącemu dyrektywy zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (SWD(2017) 180), a zatem na unijnym scenariuszu odniesienia z 2016 r. Scenariusz ten nie obejmuje jednak zachęt państw członkowskich do stosowania paliw alternatywnych. Scenariusz ten opracowało laboratorium ICCS-E3M Lab z zastosowaniem modelu PRIMES-TREMOVE (ten sam model wykorzystano w unijnym scenariuszu odniesienia z 2016 r.).

paliwami alternatywnymi do 2020 r. i 1,4 % do 2030 r. Emisje CO₂ pochodzące z sektora transportu można zmniejszyć o 0,4 % (lub około 3,2 Mt) do 2020 r. i o 1,4 % do 2030 r. (lub około 11,5 Mt) w porównaniu ze scenariuszem nieuwzględniającym krajowych ram polityki. Szacuje się, że emisja NO_x z sektora transportu w wyniku zastosowania krajowych ram polityki zostanie zmniejszona o około 0,37 % do 2020 r. i o 1,5 % do 2030 r. w porównaniu ze scenariuszem nieuwzględniającym krajowych ram polityki. W przypadku PM_{2,5} krajowe ramy polityki doprowadziłyby do zmniejszenia emisji PM_{2,5} o 0,44 % do 2020 r. i o 1,9 % do 2030 r.²⁸. Poprawa ta mogłaby doprowadzić do obniżenia stężenia NO₂ o 5,8 % i obniżenia stężenia PM_{2,5} o 2,1 % w niektórych sektorach do 2030 r. Oczekuje się, że w ramach obecnego planowania zgodnie z krajowymi ramami polityki nieznacznie wzrośnie liczba nowych miejsc pracy związanych z tworzeniem, obsługą i utrzymaniem infrastruktury.

Aby przyspieszyć przejście na mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną, konieczne jest natychmiastowe podjęcie zdecydowanych działań w celu zwiększenia tempa wprowadzania infrastruktury paliw alternatywnych we wszystkich państwach członkowskich.

Wymaga to większej gotowości podmiotów publicznych i prywatnych do inwestowania w łatwo dostępną infrastrukturę dla różnych rodzajów pojazdów i statków. Komisja jest gotowa wesprzeć te starania, dlatego przedstawia niniejszy plan działania.

3. OSIĄGNIĘCIE JAK NAJSZERSZEGO STOSOWANIA PALIW ALTERNATYWNYCH: PLAN DZIAŁANIA

Działania proponowane w ramach tego planu mogą przynieść znaczne korzyści konsumentom, przemysłowi i organom publicznym, jeśli będą dobrze koordynowane na wszystkich odpowiednich poziomach. **Organy publiczne i sektor prywatny muszą zrozumieć, że wspólnie ponoszą odpowiedzialność.** Inwestycjom publicznym w infrastrukturę musi towarzyszyć **wiarygodna oferta pojazdów i statków**, aby zmniejszyć niepewność co do przyszłej podaży i przyszłego popytu.

3.1. Przyspieszenie ukończenia i wdrożenia krajowych ram polityki

Państwa członkowskie, które jeszcze nie przedłożyły Komisji swoich krajowych ram polityki, powinny uczynić to jak najszybciej. Państwa członkowskie, które przedłożyły swoje krajowe ramy polityki, zachęca się do uwzględnienia wniosków z oceny i wyników oceny określonych w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu komunikatowi.

Te nieliczne krajowe ramy polityki, w których ustanowiono ambitne cele ogólne i szczegółowe, w połączeniu z kompleksowym zestawem środków wsparcia realizacji polityki, zapewniają właściwą odpowiedź; pozostałe państwa członkowskie powinny pójść w ich ślady, ponieważ przykłady te pokazują największe korzyści społeczno-gospodarcze i środowiskowe.

Wszystkie państwa członkowskie zachęca się do współpracy i korzystania ze wsparcia Komisji na rzecz skutecznego wdrażania krajowych ram polityki:

²⁸ W przypadku najbardziej ambitnych państw członkowskich (Austria i Irlandia) redukcja emisji NO₂ można sięgnąć 7–10 %, a redukcja PM_{2,5} – 8–12 % do 2030 r. w porównaniu ze scenariuszem nieuwzględniającym krajowych ram polityki.

- Komisja powołała **Forum Zrównoważonego Transportu**²⁹, które zrzesza przedstawicieli państw członkowskich, sektora transportu i społeczeństwa obywatelskiego. Celem prac nad wdrożeniem dyrektywy 2014/94/UE, które prowadzone są w ramach tego forum, jest zapewnienie skutecznego wdrożenia krajowych ram polityki. Komisja zachęca państwa członkowskie do aktywnego udziału w tym procesie. Wyniki prac forum zostaną poddane przeglądowi podczas **dorocznej europejskiej konferencji na temat ekologicznego transportu i infrastruktury paliw alternatywnych**, która po raz pierwszy odbędzie się późną jesienią 2018 r.
- **Europejskie Forum Zrównoważonej Żeglugi (ESSF)**³⁰, grupa ekspertów Komisji utworzona w 2013 r., odgrywa podobną rolę jak Forum Zrównoważonego Transportu, z tym że w sektorze transportu morskiego. Jest to platforma służąca do prowadzenia zorganizowanego dialogu, wymiany wiedzy technicznej oraz współpracy między właściwymi organami i zainteresowanymi stronami z sektora morskiego i koordynacji ich działań, aby lepiej stawić czoła wyzwaniom związanym ze zrównoważonym rozwojem, przed jakimi stoi ten sektor, uwzględniając wykorzystanie LNG.
- Pod auspicjami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego Komisja opracuje **ogólnounijne niewiążące wytyczne dotyczące bunkrowania LNG**. Powinny one pomóc w ujednoliceniu podejścia organów w poszczególnych państwach członkowskich w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji bunkrowania LNG.

Państwa członkowskie zachęca się również do rozważenia poniższych kwestii:

- jeżeli środki wsparcia w krajowych ramach polityki są sklasyfikowane jako będące w trakcie rozpatrywania lub przyjęcia, Komisja wzywa państwa członkowskie do zapewnienia jasności poprzez szybkie przyjęcie środków lub zrezygnowanie z nich;
- państwa członkowskie powinny aktywnie angażować wszystkie zainteresowane strony w proces dostosowywania i wdrażania krajowych ram polityki, aby zapewnić zsynchronizowane wprowadzanie pojazdów i infrastruktury, integrację systemów transportowego i energetycznego oraz akceptację przez konsumentów;
- należy zacieśnić współpracę między państwami członkowskimi, aby zagwarantować ciągłość transgraniczną w odniesieniu do wszystkich rodzajów pojazdów i statków zasilanych paliwem alternatywnym;
- w odniesieniu do umów o długoterminowe świadczenie usług związanych z autostradami państwom członkowskim przypomina się, że w nowych umowach o świadczenie usług należy uwzględnić potrzebę zapewnienia alternatywnej infrastruktury. Wspólnie z usługodawcami powinny one przeanalizować warunki instalacji i eksploatacji infrastruktury, w miarę możliwości, w ramach istniejących umów;

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en

³⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>

- aby umożliwić poruszanie się statków i jednostek żeglugi zasilanych LNG po wszystkich wodach, wzywa się państwa członkowskie do ustanowienia lub zmiany celów ogólnych i szczegółowych oraz do przyjęcia środków finansowych i niefinansowych w celu zapewnienia punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych;
- państwa członkowskie zachęca się do wzmożenia starań na rzecz zapewnienia zasilania statków energią elektryczną z lądu oraz zapewnienia zasilania samolotów energią elektryczną podczas postoju przez usunięcie barier rynkowych utrudniających korzystanie z tych alternatywnych źródeł energii i wspieranie rozwoju powiązanej infrastruktury.

Komisja zachęca **producentów pojazdów i statków** do wymiany informacji na temat przyszłego rozpowszechnienia pojazdów i statków oraz prognoz rynkowych.

Kluczowe działania

- Państwa członkowskie, które nie przedłożyły jeszcze krajowych ram polityki, wzywa się do jak najszybszego dopełnienia tego obowiązku.
- W razie potrzeby państwa członkowskie powinny wzmocnić swoje krajowe ramy polityki. Komisja będzie wspierać wymianę informacji dotyczących wdrażania krajowych ram polityki oraz wzajemne uczenie się w tym zakresie, rozpoczynając od dyskusji w ramach grupy ekspertów na Forum Zrównoważonego Transportu w marcu 2018 r. oraz dorocznych konferencji poświęconych polityce, których pierwsza edycja odbędzie się późną jesienią 2018 r.
- Komisja rozważy, w jaki sposób można najlepiej odzwierciedlić priorytety krajowych ram polityki przy przydzielaniu finansowania UE na projekty i w sprawozdawczości dotyczącej europejskiego semestru.
- Państwa członkowskie zachęca się do prowadzenia aktywnego dialogu ze wszystkimi publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami w celu omówienia, w razie potrzeby, dostosowań krajowych ram polityki.

3.2. Wsparcie inwestycyjne

Pełne wykorzystanie podejścia opartego na korytarzu sieci TEN-T

Bazowe i kompleksowe sieci TEN-T odgrywają zasadniczą rolę w osiągnięciu celów polityki transportowej UE. Najpóźniej do 2025 r. **należy skutecznie wykorzystać podejście TEN-T** w celu stworzenia szkieletu ogólnounijnej infrastruktury ładowania i tankowania. Koncepcja korytarza umożliwia określenie luk w zakresie transgranicznej mobilności długodystansowej oraz zaangażowanie wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron w planowanie i realizację projektów.

W tym kontekście w niniejszym planie działania podkreśla się znaczenie zapewnienia **przez państwa członkowskie korytarzy sieci bazowej TEN-T z kompletnym szkieletem infrastruktury paliw alternatywnych do 2025 r.** Przy planowaniu lokalizacji i w trakcie powiązanych procedur udzielania zezwoleń należy uwzględnić powiązane potrzeby i wymogi. Oczekuje się, że wyposażenie przynajmniej węzłów miejskich bazowych i kompleksowych sieci TEN-T w wystarczającą liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania i tankowania paliw zwiększy zaufanie inwestorów

i konsumentów. Infrastruktura ładowania i tankowania paliw wymaga również infrastruktury cyfrowej w celu rozwoju otwartych i interoperacyjnych usług na korzyść konsumentów.

Komisja ułatwia zatem najważniejszym publicznym i prywatnym zainteresowanym stronom opracowanie **sztandarowych działań dotyczących sieci TEN-T, w tym infrastruktury paliw alternatywnych**. Działania te będą miały na celu połączenie projektów i zaangażowanie szerszego grona podmiotów. Komisja zamierza zapowiedzieć te sztandarowe działania w kontekście trzeciego planu prac dotyczącego korytarza TEN-T wiosną 2018 r. Współpraca między organami publicznymi i innymi podmiotami w ramach forów dotyczących korytarza TEN-T pozytywnie wpłynie na proces realizacji. Budowanie zdolności w zakresie sieci TEN-T będzie wspierane poprzez odpowiednie mechanizmy stosowane w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

Najważniejsze kwestie, którymi należy się zająć, są następujące:

- **maksymalizacja synergii** między transportem, energią oraz technologiami informacyjno-komunikacyjnymi zarówno w odniesieniu do mobilności długodystansowej, jak i w odniesieniu do mobilności miejskiej. Niezbędne jest zintegrowanie dekarbonizacji transportu z dostawami energii, inteligentnymi sieciami i innowacyjnymi rozwiązaniami w zakresie magazynowania energii;
- **należy promować rozwiązania dla flot** w połączeniu z infrastrukturą paliw alternatywnych w odniesieniu do sieci TEN-T i jej węzłów miejskich;
- w przypadku węzłów miejskich można promować **elektryfikację linii kolejowych**; jeżeli nie jest to wykonalne, należy ocenić możliwość przejścia z oleju napędowego na LNG lub wodór;
- podmioty działające na rynku prywatnym powinny pójść jeszcze dalej w swoich działaniach. Obejmuje to **komercjalizację pojazdów ciężarowych zasilanych LNG** za pomocą rozwiązań dla flot ze stacjami tankowania paliw, dla których sieć TEN-T mogłaby stanowić pole testowe pod kątem skalowalności rozwiązań;
- z uwagi na **niski udział w rynku statków zasilanych LNG** w UE operatorzy LNG mogliby skorzystać na wspólnym zamawianiu statków LNG z możliwością rozszerzenia na punkty tankowania LNG. Władze mogłyby również rozważyć ustanowienie obszarów kontroli emisji SO_x w następstwie procesu prowadzonego przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL, jak określono w dyrektywie 2012/33/UE³¹;
- Nowe silniki do **statków żeglugi śródlądowej** będą musiały spełniać nowe limity emisji substancji zanieczyszczających od 2019 r.³². Zasadnicze znaczenie ma przyjęcie zastosowania silników zasilanych LNG. Pomocne byłoby szybkie wdrożenie niezbędnej infrastruktury LNG wzdłuż korytarzy sieci bazowej TEN-T. Należy zbadać synergię z innymi rodzajami transportu, np. z infrastrukturą LNG w portach morskich lub dla pojazdów ciężarowych.

³¹ Nowe przepisy dotyczące limitów siarki, które wejdą w życie w dniu 1 stycznia 2020 r., będą miały również wpływ na wykorzystanie paliw alternatywnych, w szczególności LNG. Komisja zaleca zapewnienie infrastruktury bunkrowania LNG w portach sieci bazowej TEN-T do 2025 r.

³² Rozporządzenie (UE) 2016/1628.

Państwa członkowskie i regiony zachęca się również **do większego wykorzystania wsparcia w ramach polityki spójności**, a w szczególności programów europejskiej współpracy terytorialnej („INTERREG”) w celu zapewnienia dobrej koordynacji i spójności w rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych – nie tylko wzdłuż TEN-T, ale także na szczeblu regionalnym i lokalnym.

Zwiększenie skali i wpływu finansowania

Głównym priorytetem jest zwiększenie **skali i wpływu finansowania**. Wsparcie ze strony UE powinno w miarę możliwości pozwolić pozyskać dodatkowe środki publiczne i prywatne. Ocena potrzeb i możliwości finansowych związanych z innowacyjnym finansowaniem zostanie również wykorzystana podczas przygotowywania wieloletnich ram finansowych na okres po 2020 r.

Wsparcie na rzecz paliw alternatywnych w coraz większym stopniu dotyczy wdrażania rozwiązań, a nie tylko innowacji. **Publiczne środki finansowe muszą być efektywnie wykorzystywane**. W niektórych przypadkach dotacje nadal są potrzebne, aby przyspieszyć rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, zwłaszcza w odniesieniu do projektów transgranicznych i międzymiastowych oraz mniej rozwiniętych technologii. W większości przypadków finansowanie prywatne należy łączyć z dotacją publiczną, jeżeli projekty będą finansowane głównie z innych funduszy pochodzących np. z banków publicznych lub sektora prywatnego oraz jeżeli dotacja obejmuje mniejszą część projektu.

Inwestycje wymagają pewności w zakresie polityki. Wniosek dotyczący norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych po 2020 r.³³, opublikowany wraz z niniejszym planem działania, uwzględnia tę kluczową barierę rynkową, podobnie jak inne wnioski dotyczące polityki, takie jak wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie czystych ekologicznie pojazdów³⁴.

Co do zasady **projekty objęte wsparciem w ramach funduszy UE powinny spełniać wymogi dyrektywy 2014/94/UE i powinny odzwierciedlać priorytety określone w krajowych ramach polityki**. Komisja wykorzysta wyniki oceny krajowych ram polityki przy podejmowaniu decyzji w sprawie finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR).

Komisja zorganizuje **prezentacje dla potencjalnych inwestorów w państwach członkowskich**, aby szczegółowo przeanalizować poziom ambicji krajowych ram polityki i potrzeby inwestycyjne w zakresie mobilności niskoemisyjnej i bezemisyjnej oraz aby ocenić możliwości oferowane przez różne unijne fundusze i instrumenty finansowe, m.in. w kontekście szstandarowych działań TEN-T dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych. W prezentacjach tych wezmą udział wszystkie służby Komisji zarządzające odpowiednimi funduszami, jak również Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) i, w stosownych przypadkach, krajowe banki prorozwojowe.

Komisja proponuje plan działania dotyczący zrównoważonego finansowania, który zapewni zachęty inwestorom oraz przyczyni się do poprawy ram prawnych i sprzyjających warunków, co pozwoli na przyciągnięcie większych inwestycji

³³ COM(2017) 676 final.

³⁴ COM(2017) 653 final.

prywatnych w ekologiczne i zrównoważone projekty. Plan ten powinien pomóc w budowie infrastruktury paliw alternatywnych.

Lepsze wykorzystanie wsparcia finansowego UE

W ramach różnych instrumentów finansowych pochodzących z budżetu UE dostępne jest znaczne wsparcie na rzecz infrastruktury paliw alternatywnych.

Plan inwestycyjny dla Europy w coraz większym stopniu stymuluje inwestycje w sektor transportu i w innowacje, w tym pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne oraz powiązaną infrastrukturę³⁵. **Program „Horyzont 2020”** zapewnia stałe inwestycje w badania i rozwój ekologicznego transportu, który obejmuje infrastrukturę paliw alternatywnych i zaawansowane biopaliwa. Inicjatywy takie jak europejska inicjatywa na rzecz ekologicznych pojazdów lub Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Technologii Ogniw Paliwowych i Technologii Wodorowych stanowią element tego wsparcia.

Przybliżona wartość inwestycji uruchomionych dotychczas dzięki dotacji przyznanej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na rzecz paliw alternatywnych dla transportu drogowego wynosi ponad 600 mln EUR dla prawie 60 projektów³⁶. W ramach instrumentu „Łącząc Europę” przyznano również dotację o wartości blisko 150 mln EUR na zasilanie energią elektryczną z ładu, terminale LNG i innowacyjne technologie dla bardziej ekologicznych statków.

Przewiduje się, że w latach 2014–2020 209 programów operacyjnych i programów europejskiej współpracy terytorialnej zostanie objętych wsparciem w ramach **polityki spójności** na inwestycje w zrównoważoną mobilność i zrównoważony transport, przy czym część wsparcia przeznaczona będzie specjalnie na infrastrukturę paliw alternatywnych. W ramach Funduszu Spójności i EFRR zaprogramowano wsparcie dla transportu w wysokości około 70 mld EUR, w tym 35 mld EUR na sieć TEN-T i 12 mld EUR na niskoemisyjną, multimodalną i zrównoważoną mobilność miejską. Kilka państw członkowskich i regionów właściwie wykorzystuje już wsparcie w ramach polityki spójności w celu wdrożenia swoich krajowych ram polityki i rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Na przykład dzięki finansowaniu w ramach funduszu spójności zakupione zostanie 177 autobusów elektrycznych w Warszawie, Zielonej Górze i Świnoujściu oraz zainstalowane zostanie do 150 punktów ładowania na Łotwie do 2020 r.

Łączenie dotacji i pożyczek jest dobrą okazją do pozyskania nakładów publicznych i prywatnych. Ogłoszone w 2017 r. pierwsze **mieszane zaproszenie do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę”** przewiduje kwotę 150 mln EUR na rozwój infrastruktury paliw alternatywnych wzdłuż korytarzy sieci bazowej TEN-T. Z uwagi na pozytywną reakcję na zaproszenie Komisja postanowiła **zwiększyć swój budżet o dodatkowe 350 mln EUR** na wnioski złożone do wiosny 2018 r., co powinno zgromadzić dodatkowe inwestycje wynoszące co najmniej 1,75 mld EUR.

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en.

Zob. np. SWD(2017) 177 final.

³⁶ Zob. mapy TENtec na stronie <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

Inwestycje te można połączyć z dodatkowym wsparciem świadczonym w ramach instrumentu dłużnego wchodzącego w skład instrumentu „Łącząc Europę” – jest to **nawet 450 mln EUR** pochodzące z przekierowania niewykorzystanych przychodów z **rezerwy dla nowych instalacji (NER 300)** w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji, przeznaczone na wsparcie innowacyjnych projektów w dziedzinie energii odnawialnej w sektorze energii i transportu.

W związku z powyższym w niniejszym planie działania oferuje się dodatkowe finansowanie unijne w wysokości do 800 mln EUR z instrumentu „Łącząc Europę” i NER300, przeznaczone na inwestycje w infrastrukturę paliw alternatywnych.

Pierwsze projekty finansowane ze środków EFIS i instrumentu „Łącząc Europę” dotyczyły inwestycji w ekologiczne autobusy komunikacji miejskiej w Rydze, Las Palmas, Palma de Mallorca i departamencie Pas-de-Calais w północnej Francji. W ramach projektu Bulles realizowanego w Pas-de-Calais przedsiębiorstwo transportowe zrestrukturyzuje swoją flotę autobusów, przechodząc z paliw konwencjonalnych na hybrydowy system zasilania. Jedna linia będzie obsługiwana wyłącznie przez autobusy elektryczne zasilane wodorem.

Opracowanie innowacyjnych mechanizmów finansowania takich jak program gwarancyjny na rzecz żeglugi ekologicznej, wspierających europejski przemysł żeglugowy w przyspieszaniu inwestycji w zrównoważone technologie. Jego celem jest zapewnienie gwarancji dla inwestycji w ekologiczną żeglugę do 3 mld EUR. Można go wykorzystać na przykład w celu wsparcia inwestycji w stosowanie LNG. EBI wdraża program na podstawie szczegółowych uzgodnień z Komisją. Dotychczas podpisano dwie umowy ramowe z bankami komercyjnymi we Francji i w Niderlandach.

Budowanie zdolności

Komisja będzie w dalszym stopniu **wspierała budowanie zdolności** organów publicznych, przedsiębiorstw i instytucji finansowania. Rozszerzyła swoje programy **pomocy technicznej**, takie jak JASPERS i ELENA³⁷, przy czym dotychczasowe doświadczenie wykazuje duże znaczenie tej formy budowania zdolności.

Konieczne są lepsza współpraca i lepsza koordynacja projektów, aby **stworzyć zrównoważoną serię projektów** w ramach TEN-T oraz poza nią, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów miejskich. Komisja zachęca organy publiczne, podmioty prywatne oraz banki rozwoju i banki prywatne do skorzystania z istniejących możliwości, w szczególności w kontekście sztandarowych działań dotyczących TEN-T. Z tego powodu Komisja będzie wspierała **platformy dzielenia się wiedzą** na temat infrastruktury paliw alternatywnych, nawiązując do prac Forum Zrównoważonego Transportu.

³⁷ JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>; ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>

Kluczowe działania

- Zachęca się publiczne i prywatne zainteresowane strony do sfinalizowania sztafardowych działań na rzecz infrastruktury paliw alternatywnych w ramach sieci TEN-T do początku 2018 r.
- Począwszy od listopada 2017 r. Komisja zorganizuje objazdowe kampanie informacyjne w państwach członkowskich, aby szczegółowo przeanalizować poziom ambicji krajowych ram polityki i potrzeby inwestycyjne w zakresie mobilności niskoemisyjnej i bezemisyjnej oraz aby ocenić możliwości oferowane przez różne unijne fundusze i instrumenty finansowe.
- Zachęca się organy publiczne oraz sektor do przyspieszenia wprowadzania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi oraz infrastruktury paliw alternatywnych w ramach sieci TEN-T, w tym we wszystkich węzłach miejskich, w celu uzyskania pokrycia infrastrukturą do 2025 r., uzyskując widoczny wpływ działania do 2020 r. Działania te zostaną uwzględnione w kolejnych planach prac TEN-T.
- Producentów, operatorów infrastruktury i organy publiczne zachęca się do korzystania z możliwości dotyczących wspólnych projektów i innowacyjnych źródeł finansowania.
- Komisja zwiększy wsparcie finansowe o nawet **800 mln EUR** przez: (i) uzupełnienie drugiego mieszane go zaproszenia do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” o kwotę 350 mln EUR dla wniosków złożonych do wiosny 2018 r.; (ii) umożliwienie szybkiego wykorzystania niewykorzystanych dochodów uzyskanych w ramach NER300 za pośrednictwem instrumentów dłużnych w ramach InnovFin EDP i instrumentu „Łącząc Europę”.

3.3. Umożliwienie podejmowania działań na obszarach miejskich

Wiele europejskich miast i regionów jest **liderami w przechodzeniu na mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną**. Znaczna część zamówień publicznych pochodzi od organów gminnych i samorządu terytorialnego. Miasta również zmagają się jednak ze **specyficznymi wyzwaniami**. Ograniczenia przestrzenne oznaczają, że infrastrukturę paliw alternatywnych należy dostosować do potrzeb infrastrukturalnych innych rodzajów transportu. Nie wszyscy użytkownicy mogą ładować pojazdy elektryczne w domu. Konieczne jest zatem wprowadzenie rozwiązań dla budynków mieszkalnych i niemieszkalnych lub wprowadzanie urządzeń do ładowania do innego rodzaju infrastruktury (np. słupów latarni). Należy również ocenić wpływ infrastruktury wolnego i szybkiego ładowania na sieć.

Konieczna jest obszerna analiza potrzeb i planowania politycznych, finansowych oraz międzynarodowych czynników sprzyjających na poziomie miejskim. Wiele miast wdrożyło **plany zrównoważonej mobilności miejskiej**. Koncepcja dowiodła swojej wartości w jednoczeniu różnych publicznych i prywatnych zainteresowanych stron w ramach planowania mobilności miejskiej. Komisja zobowiązała się do współpracy z miastami w zakresie przyjmowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Będzie się również starała ponownie przemyśleć ogólną koncepcję planu zrównoważonej mobilności miejskiej w celu odzwierciedlenia potrzeb związanych z paliwami alternatywnymi i infrastrukturą oraz omówić doświadczenia z zainteresowanymi

stronami podczas kolejnego forum dotyczącego planu zrównoważonej mobilności miejskiej w 2018 r.

W niniejszym planie działania zidentyfikowano dodatkowo następujące działania:

- O ile to możliwe, lokalne i regionalne organy publiczne powinny w coraz większym stopniu wykorzystywać **możliwości współfinansowania zrównoważonej mobilności miejskiej ze środków Funduszu Spójności i EFRR**. Projekty dotyczące paliw alternatywnych i infrastruktury zapewniają znaczące korzyści w zakresie szybkiej absorpcji rynkowej i natychmiastowego wpływu na lokalną jakość powietrza.
- Należy **zwiększyć przejrzystość informacji na temat systemów regulacji dostępu do ruchu miejskiego**. Podejście to obejmuje rozwiązania cyfrowe, takie jak aplikacje dla obywateli i przedsiębiorstw. Komisja nadal będzie uważnie monitorowała sytuację.
- Należy zwiększyć dostępność infrastruktury służącej do ładowania w miastach dla **wszystkich rodzajów pojazdów**, w tym wprowadzić rozwiązania dla flot pojazdów współdzielonych, dla rowerów elektrycznych oraz zmotoryzowanych pojazdów dwukołowych.
- Organy lokalne i regionalne w ramach **Porozumienia Burmistrzów w sprawie Klimatu i Energii** powinny dążyć do włączenia do swoich planów na rzecz zrównoważonej energii i zrównoważonego klimatu środków mających na celu obniżenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu oraz osiągnąć wspólne szacunkowe obniżenie emisji CO₂ o 19 % do 2020 r.
- Parlament Europejski i Rada badają obecnie wniosek Komisji dotyczący przeglądu dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków. Ambitne wymogi dotyczące **wbudowanego okablowania i punktów ładowania w budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych** przewidziane w tym dokumencie powinny zachęcić do bardziej powszechnego zastosowania niż obecnie.
- Komisja nadal będzie ułatwiała wymianę informacji na kluczowych forach, takich jak **forum Civitas i partnerstwo „inteligentne miasta”**³⁸, aby promować zintegrowane podejścia do czystego ekologicznie transportu i czystej energii.
- Komisja analizuje możliwości **propagowania rozwiązań w zakresie floty** dotyczących paliw alternatywnych na obszarach miejskich, w tym finansowania projektów miejskich ukierunkowanych na paliwa alternatywne, w ramach innowacyjnej części mieszanego zaproszenia do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

³⁸ Zob. <http://civitas.eu/> i <http://beta.eu-smartcities.eu/>

Kluczowe działania

- Komisja wykorzysta kolejne roczne forum dotyczące planu zrównoważonej mobilności miejskiej w celu współpracy z organami publicznymi w zakresie przyjęcia planów zrównoważonej mobilności miejskiej do wiosny 2018 r.
- Do końca 2017 r. przeanalizuje również i dostosuje w przypadkach, w których będzie to możliwe, finansowanie paliw alternatywnych w węzłach miejskich, w tym rozwiązania w zakresie floty.

3.4. Zwiększenie akceptacji przez konsumentów

Wykorzystywanie mobilności niskoemisyjnej zależy w dużej mierze od akceptacji przez konsumentów, którą ułatwia sprawny dostęp do infrastruktury i jej przystępność cenowa. Kluczowy wymóg stanowi zatem umożliwienie konsumentom **korzystania z mobilności w bezproblemowy sposób**, do jakiego są przyzwyczajeni w przypadku pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi.

Dlatego też potrzebna jest **ściślejsza współpraca między podmiotami publicznymi oraz prywatnymi**. Obejmuje ona dostęp do aktualnych, wiarygodnych informacji dotyczących położenia i dostępności punktów ładowania lub punktów tankowania paliw. Bezproblemowe, interoperacyjne usługi płatnicze również będą miały znaczący wpływ. Trudno jednak mówić o istnieniu tego rodzaju usług w całej UE, a czasami nawet w pojedynczym państwie członkowskim. Szczególnie potrzebne są postępy w zakresie usług elektromobilności, na potrzeby których wprowadza się coraz więcej punktów ładowania.

Ostatecznie **wszystkie elementy koniecznej infrastruktury muszą zostać połączone cyfrowo** (tj. zdalnie i w czasie rzeczywistym w przypadku stacji ładowania). Umożliwi to nie tylko monitorowanie samego punktu ładowania. Dzięki temu rozwiązaniu możliwe będzie również korzystanie z różnorodnych wariantów ładowania z wykorzystaniem smartfonów, jak również (przyszłych) usług dodanych (np. rezerwacji), które mogą zapewnić uzasadnienie biznesowe dla inwestorów i operatorów infrastruktury.

Szereg wymogów dotyczących **dostępu do danych, ich udostępniania oraz ponownego wykorzystywania** uzgodniono już w ramach wdrażania dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych (ITS)³⁹ oraz późniejszych rozporządzeń delegowanych do niej, zgodnie z którymi istniejące informacje dotyczące położenia i dostępności stacji ładowania należy dostarczyć za pośrednictwem krajowych punktów dostępu. Państwa członkowskie, organy administracji drogowej i usługodawcy muszą obecnie zapewnić szybkie wdrożenie odpowiednich rozporządzeń delegowanych⁴⁰ do dyrektywy w sprawie ITS. W wielu przypadkach **dane są jednak wciąż niedostępne**

³⁹ Dyrektywa 2010/40/UE.

⁴⁰ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.U. L 157 z 23.6.2015.
Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) .../... z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych.

i należałoby je zgromadzić i przetworzyć w państwach członkowskich. Wyeliminowanie tych niedociągnięć powinno stanowić priorytet dla organów państw członkowskich.

Aby stworzyć otwarty i konkurencyjny rynek zapewniający jak najlepsze wyniki dla konsumentów, konieczny jest jednak **szerszy zakres wspieranych przez sektor norm, formatów danych i protokołów komunikacyjnych**. Publiczne i prywatne podmioty rynkowe dokonały w tym zakresie postępów w ramach Forum Zrównoważonego Transportu, którego wynikiem było przyjęcie protokołu ustaleń zawierającego istotne zalecenia dotyczące interoperacyjnych usług płatniczych.

Obejmują one następujące działania:

- aby zapewnić interoperacyjność usług elektromobilności w całej UE, istnieje potrzeba jednoznacznego **zidentyfikowania podmiotów uczestniczących w elektromobilności**⁴¹. Należy zatem wdrożyć na poziomie UE proces rejestracji opierający się na normach międzynarodowych. Będzie to wymagało od państw członkowskich wyznaczenia organu właściwego w zakresie rejestracji niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych elektromobilności. Komisja rozważy, który mechanizm (np. instrument „Łącząc Europę”) jest odpowiedni, aby pomóc w organizacji tego procesu. Zapewni wsparcie w gromadzeniu brakujących informacji związanych z wdrażaniem rozporządzeń delegowanych, o których mowa powyżej. Może również przeanalizować potrzebę wsparcia w zakresie opracowywania różnych rozwiązań dotyczących roamingu;
- konsumenci potrzebują **bezproblemowych, interoperacyjnych usług płatniczych elektromobilności, które powinny się opierać na otwartych normach** nieobjętych prawami własności intelektualnej i opłatami licencyjnymi. Komisja nadal będzie uważnie śledzić rozwój sytuacji w tym obszarze. Przed końcem 2017 r. rozpocznie konsultacje publiczne w tym przedmiocie. W przypadku przewagi rozdrobnienia usług płatniczych rozważy przyjęcie podejścia legislacyjnego w celu zapewnienia interoperacyjności usług;
- **przewidywalność kosztów** jest istotnym czynnikiem. Oznacza to posiadanie dostępu do przejrzystych, łatwych do zrozumienia i aktualnych informacji dotyczących cen. Opłaty roamingowe powinny być rozsądne i ograniczone. Komisja oczekuje, że oprócz współpracy za pośrednictwem scentralizowanego węzła w celu umożliwienia stosowania roamingu mechanizmy konkurencyjne (np. łańcuchów bloków) umożliwią rynkowi osiągnięcie możliwie najlepszych wyników. Komisja będzie ściśle monitorowała rozwój sytuacji na rynku, w szczególności dostęp do informacji na temat cen i opłat roamingowych, oraz oceni aktualną sytuację podczas dorocznej konferencji na temat czystego ekologicznie transportu i infrastruktury paliw alternatywnych, która odbędzie się późną jesienią 2018 r.

Komisja nadal będzie gromadziła opinie ekspertów i ułatwiała wymianę informacji.

Komisja pracuje również wraz z państwami członkowskimi nad **metodyką umożliwiającą konsumentom porównywanie cen** paliw konwencjonalnych i alternatywnych we wspólnej jednostce, dzięki której mogliby oni oszacować całkowity koszt własności różnych rodzajów pojazdów. Będzie również wspierała państwa członkowskie w udostępnianiu tych informacji za pośrednictwem narzędzi cyfrowych.

⁴¹ Np. punkty ładowania, grupy punktów ładowania i konta użytkowników końcowych elektromobilności.

Niedawna ocena dyrektywy 1999/94/WE⁴² o oznakowaniu samochodów, której celem była poprawa dostępnych dla konsumentów informacji na temat zużycia paliwa i emisji CO₂, podkreśliła brak szczegółowych wymogów dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi. Jest to kwestia wymagająca dalszej uwagi.

Komisja będzie również wspierała państwa członkowskie w gromadzeniu danych związanych z położeniem i dostępnością stacji paliw alternatywnych⁴³. Dane te należy następnie udostępnić w krajowych punktach dostępu, o których mowa w dyrektywie 2010/40/UE.

Kluczowe działania

- Państwa członkowskie powinny wyznaczyć organy odpowiedzialne za rejestrację niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych elektromobilności. Komisja zastanowi się nad powiązanym mechanizmem wsparcia.
- Komisja rozpocznie konsultacje publiczne dotyczące bezproblemowych, interoperacyjnych usług, koncentrując się na elektromobilności, jeszcze w 2017 r. oraz będzie ściśle monitorowała rozwój sytuacji na rynku w związku z ustalaniem ceny ładowania pojazdów elektrycznych.
- Komisja przyjmie akt wykonawczy dotyczący porównywania cen paliw w 2018 r., którego wdrażanie będzie wspierane za pośrednictwem środków wspomagających.

3.5. Włączenie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego

Szerokie upowszechnienie pojazdów elektrycznych zwiększy **nacisk na sieć energii elektrycznej**, której przepustowość na niektórych obszarach jest już ograniczona w określonych porach dnia. Aby uniknąć niepotrzebnych kosztów i opóźnień w upowszechnianiu pojazdów elektrycznych z powodu kosztownych i czasochłonnych inwestycji w modernizację infrastruktury energii elektrycznej, (wolne) ładowanie pojazdów powinno się odbywać przede wszystkim wówczas, gdy sieci nie są ograniczone i generowana jest wystarczająca ilość energii elektrycznej.

Postępująca cyfryzacja infrastruktury już teraz umożliwia **inteligentne zarządzanie siecią** i w rezultacie zarządzanie punktami ładowania. Umożliwia to „inteligentne ładowanie”: ładowanie w najodpowiedniejszym czasie dla sieci energii elektrycznej oraz po najniższym koszcie dla konsumentów. W przyszłości akumulatory w pojazdach elektrycznych będą również wykorzystywane do przeprowadzania operacji systemu elektroenergetycznego (pojazd–sieć), pomagając w bilansowaniu sieci energii elektrycznej w oszczędny sposób. Dochody z tych usług uzyskane przez operatorów sieci można wykorzystać do refinansowania kosztu inwestycji w infrastrukturę, w szczególności w ładowanie w miejscu pracy.

⁴² Dyrektywa 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnosząca się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi.

⁴³ Opierając się również na pracach prowadzonych w ramach Europejskiego Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych.

We wniosku dotyczącym dyrektywy w sprawie **wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej** (wersja przekształcona)⁴⁴, który opiera się na przepisach **dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej**⁴⁵, Komisją proponuje spójne ramy dotyczące reagowania na zapotrzebowanie, które umożliwiają inteligentne ładowanie, zapewniają konsumentom zachęty do ładowania w okresie pozaszczytowego zapotrzebowania na energię oraz dają operatorom systemów dystrybucyjnych możliwość aktywnego zarządzania siecią. Szybkie osiągnięcie porozumienia w sprawie wniosku dotyczącego przekształcenia dyrektywy oraz jej właściwa transpozycja będą zatem warunkiem wstępnym inteligentnego ładowania oraz docelowo upowszechnienia pojazdów elektrycznych na dużą skalę.

Należy silniej promować korzystanie z **technologii magazynowania energii** oraz urządzeń do magazynowania energii (np. ponownego wykorzystywania akumulatorów samochodowych w budynkach, jak również wodoru pochodzącego ze źródeł odnawialnych) jako kluczowy warunek umożliwiający mobilność bezemisyjną.

Przejrzystość cenowa jest konieczna, aby zapewnić uniknięcie niepotrzebnego wzrostu kosztów i cen (energii elektrycznej) z powodu modernizacji pojazdów elektrycznych, w tym dla gospodarstw domowych o niższych dochodach.

⁴⁴ COM(2016) 864 final z 30.11.2016.

⁴⁵ COM 2012/27/UE.

Kluczowe działania

- Państwa członkowskie powinny w pełni umożliwić reagowanie na zapotrzebowanie poprzez szybką transpozycję odpowiednich przepisów dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej oraz powiązanej struktury rynku energii elektrycznej, przyjmując tym samym ramy legislacyjne wspierające reagowanie na zapotrzebowanie i inteligentne ładowanie.
- Państwa członkowskie powinny promować rozpowszechnianie punktów ładowania i wbudowane okablowanie miejsc parkingowych w budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych.
- Państwa członkowskie powinny zapewnić wprowadzanie technologii umożliwiających inteligentne ładowanie, takich jak inteligentne liczniki, oraz stosowanie już przyjętych i przyszłych norm w zakresie inteligentnego ładowania pojazdów elektrycznych (np. ISO 15118 i IEC 63110).
- Potrzeby związane z elektromobilnością zostaną uwzględnione w kontekście programowania „Horyzontu 2020”, jak również w kontekście procesu europejskiego strategicznego planu w dziedzinie technologii energetycznych (plan EPSTE) i innych forów zainteresowanych stron.
- Forum Zrównoważonego Transportu będzie w dalszym ciągu opracowywało konieczne zalecenia w celu ułatwienia skutecznego wprowadzenia integracji między stacjami ładowania a siecią energii elektrycznej oraz zapewnienia interoperacyjności w całej UE.

3.6. Nowe problemy

Należy zwiększyć **wykorzystywanie zrównoważonego biometanu w celu blendowania z gazem ziemnym lub jego zamiennikiem** w pojazdach napędzanych gazem ziemnym, aby wzmocnić zrównoważony charakter pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Producenci i operatorzy mogliby uzgodnić cele w zakresie blendowania, aby zagwarantować pewność rynku.

Oprócz propagowania zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych, co stanowi element krajowych ram polityki zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE, istnieje potrzeba dalszego rozwoju wykorzystywania **paliw alternatywnych w lotnictwie**. Główny nacisk należy położyć na biopaliwa *drop-in*, w przypadku których wykorzystanie i zdolność produkcyjna są wciąż ograniczone, a także – w perspektywie długoterminowej – na bezemisyjne technologie napędowe. Kluczowe znaczenie mają również działania wielostronne w tym obszarze. Działania podejmowane w ramach ICAO na rzecz dalszego dostosowania przepisów i norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz przepisów i norm unijnych w zakresie zrównoważonego charakteru paliw pomogą w stworzeniu lepszych warunków rynkowych.

Komisja będzie wspierała dalsze wysiłki na rzecz zwiększenia wykorzystania paliw alternatywnych, takich jak wodór lub inne paliwa odnawialne w połączeniu z ogniwami paliwowymi, aby zwiększyć zakres czystych **technologii trakcyjnych**. Istnieje również

synergia między wodorem a LNG w sektorze transportu wodnego obok zaawansowanych biopaliw jak rozwiązania typu *drop-in* w tym sektorze.

4. WNIOSKI

W związku z wejściem w życie porozumienia klimatycznego z Paryża należy przyspieszyć **przejście na nowoczesną i niskoemisyjną gospodarkę**. W czerwcu 2017 r. Rada Europejska uznała porozumienie paryskie za „kluczowy element dla modernizacji europejskiego przemysłu i europejskiej gospodarki”.

Stymuluje ono w coraz większym stopniu **intensywną światową konkurencję** o udziały w rynku, technologie i umysły, które opracują innowacyjne rozwiązania przyszłości w zakresie niskoemisyjności. Nie należy teraz popadać w samozadowolenie.

W niniejszym planie działania przedstawiono szereg działań mających na celu wsparcie przyspieszonego wprowadzania infrastruktury paliw alternatywnych w UE. Stanowią one część **pakietu w sprawie polityki mobilności na rzecz wspólnego zmierzania się z kwestiami pojazdów, infrastruktury, sieci energii elektrycznej i usług dla użytkowników**. Do 2025 r. UE powinna ukończyć tworzenie podstawowej infrastruktury ładowania i tankowania, zapewniając pełne pokrycie korytarzy sieci bazowej TEN-T.

Europa nie może sobie dłużej pozwolić na różnorodność rozwiązań infrastrukturalnych dotyczących paliw alternatywnych, która stwarza ryzyko pominięcia niektórych regionów i konsumentów. Ocena krajowych ram polityki na podstawie dyrektywy w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych pokazuje, że można wyciągnąć wiele wniosków z pozytywnych doświadczeń niektórych państw członkowskich. Obecnie, aby zintensyfikować działania w tym obszarze, konieczna jest **zdecydowana transgraniczna i międzysektorowa współpraca wszystkich publicznych i prywatnych zainteresowanych stron**. Należy zapobiegać blokowaniu technologii i rynków. Aby zapewnić rozwój rynków, infrastruktura paliw alternatywnych i powiązane usługi muszą być otwarte, przejrzyste i interoperacyjne. Użytkownicy muszą również mieć możliwość korzystania z całej sieci transportowej w płynny i łatwy sposób.

Komisja jest gotowa do zapewnienia wsparcia na rzecz tego procesu zarówno za pośrednictwem działań o charakterze legislacyjnym, jak i nielegislacyjnym, jak zauważono w niniejszym planie działania. Komisja sprawi, że europejski sektor transportu stanie się większy i bardziej konkurencyjny, oraz zapewni, by nie pominięto żadnych konsumentów lub regionów, odgrywając jednocześnie czołową rolę w walce ze zmianą klimatu.