



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 13 września 2023 r.
(OR. en)**

**2021/0223 (COD)
LEX 2257**

**PE-CONS 25/1/23
REV 1**

**TRANS 176
CLIMA 231
ECOFIN 402
AVIATION 99
MAR 70
ENV 459
ENER 225
IND 224
COMPET 407
CODEC 782**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE ROZWOJU INFRASTRUKTURY PALIW ALTERNATYWNYCH
I UCHYLENIA DYREKTYWY 2014/94/UE**

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2023/...**

z dnia 13 września 2023 r.

**w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych
i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

¹ Dz.U. C 152 z 6.4.2022, s. 138.

² Dz.U. C 270 z 13.7.2022, s. 38.

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z 11 lipca 2023 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z 25 lipca 2023 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE¹ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowanym „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (zwanym dalej „strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności”) wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania wartości docelowych i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania wartości docelowych i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi. Różnice te utrudniają stworzenie kompleksowej i kompletnej sieci infrastruktury paliw alternatywnych w całej Unii.
- (2) W prawie Unii określono już wartości docelowe dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001² określono cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 14 %.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

- (3) W rozporządzeniach Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631¹ i (UE) 2019/1242² określono już normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla niektórych nowych pojazdów ciężkich. Rozporządzenia te powinny przyspieszyć upowszechnianie w szczególności pojazdów bezemisyjnych i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw. Ważne jest, aby rozporządzenia (UE) 2019/631 i (UE) 2019/1242 oraz niniejsze rozporządzenie zapewniały spójne ramy stosowania i wprowadzania paliw alternatywnych w transporcie drogowym.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

- (4) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/...¹⁺ powinny pobudzić produkcję i upowszechnienie zrównoważonych paliw alternatywnych w lotnictwie i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju. W rozporządzeniu (UE) 2023/...⁺⁺ określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach należących do transeuropejskiej sieci transportowej (zwanej dalej „siecią TEN-T”) odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. Rozporządzenia te nie zawierają jednak żadnych wymogów dotyczących infrastruktury paliw, choć wymogi takie stanowią warunek wstępny osiągnięcia wartości docelowych.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/... z dnia ... w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniające dyrektywę 2009/16/WE (Dz.U. L ... z ..., s. ...).

⁺ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) oraz numer, datę i odniesienie do Dz.U. tego rozporządzenia w przypisie.

⁺⁺ Dz.U.: proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym akcie prawnym, w którym powinno się uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych. Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu oraz w poszczególnych państwach członkowskich. W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in. Dostępne na rynku są również pojazdy napędzane wodorem. Ponadto obecnie wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie bateryjnym, a także pociągi napędzane wodorem, których pełne upowszechnienie na rynku oczekiwane jest w nadchodzących latach. Sektory lotnictwa i transportu wodnego natomiast są nadal zależne od paliw ciekłych i gazowych, gdyż oczekuje się wejścia na rynek rozwiązań w zakresie bezemisyjnych i niskoemisyjnych mechanizmów napędowych dopiero około 2030 r. lub nawet później, w szczególności w przypadku sektora lotnictwa, gdyż pełna komercjalizacja wymaga czasu. Stosowanie gazowych lub ciekłych paliw kopalnych jest możliwe tylko wtedy, gdy jest ono wyraźnie osadzone w ramach ścieżki obniżenia emisyjności zgodnej z długoterminowym celem neutralności klimatycznej w Unii, która wymaga zwiększenia ich mieszania z paliwami odnawialnymi lub zastępowania paliwami odnawialnymi, takimi jak biometan, zaawansowane biopaliwa lub odnawialne i niskoemisyjne, syntetyczne, parafinowe paliwa gazowe i ciekłe.

- (6) Takie biopaliwa, paliwa syntetyczne i parafinowe, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z różnych surowców i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. Paliwa te są szczególnie ważne dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sektorach lotnictwa i transportu morskiego, w których, jak się oczekuje, elektryfikacja będzie wolniejsza. Z technicznego punktu widzenia paliwa te są, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. Ponadto odnawialny metanol można, między innymi, wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Paliwa syntetyczne i parafinowe mają potencjał zmniejszenia wykorzystania paliw kopalnych w sektorze transportu. Wszystkie te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, w ramach infrastruktury tego samego rodzaju.

- (7) Prawdopodobne jest, że skroplony metan będzie nadal odgrywać rolę w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. Należy jednak jak najszybciej zrezygnować ze skroplonego metanu ze źródeł kopalnych w transporcie morskim i zastąpić go bardziej zrównoważonymi alternatywami. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030 i projekty dotyczące tego rodzaju statków są już realizowane. Oczekuje się, że konwersja floty będzie odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków morskich. W przeciwieństwie do sytuacji w transporcie morskim w przypadku transportu na śródlądowych drogach wodnych, gdzie kursują zazwyczaj mniejsze statki i występują krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, stają się dojrzałymi technologiami i oczekuje się zatem, że wejdą na rynek szybciej. Te technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych mogłyby jednak odgrywać ważną rolę dla transportu morskiego pod względem tworzenia bezemisyjnych rozwiązań napędowych na dużą skalę. Oczekuje się, że skroplony metan nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak skroplony metan, poprzez mieszanie lub zastępowanie takich paliw transportowych na przykład skroplonym biometanem lub odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem). Te paliwa o obniżonej emisyjności można stosować w ramach tej samej infrastruktury, co gazowe paliwa kopalne, umożliwiając w ten sposób stopniowe przechodzenie na paliwa o obniżonej emisyjności.

- (8) W sektorze ciężkiego transportu drogowego technologie dotyczące samochodów ciężarowych napędzanych skroplonym metanem są już w pełni rozwinięte. Z jednej strony wspólne scenariusze, stanowiące podstawę strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz komunikatu Komisji z 17 września 2020 r. zatytułowanego „Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r. Inwestowanie w przyszłość neutralną dla klimatu z korzyścią dla obywateli” („Plan w zakresie celów klimatycznych”), a także zmienione scenariusze modelowania w pakiecie „Gotowi na 55” sugerują ograniczoną rolę paliw gazowych, które będą w coraz większym stopniu dekarbonizowane w ciężkim transporcie drogowym, a zwłaszcza w segmencie transportu długodystansowego. Ponadto oczekuje się, że pojazdy napędzane gazem płynnym (LPG) i sprężonym gazem ziemnym (CNG), dla których istnieje już w Unii wystarczająca infrastruktura, będą stopniowo zastępowane bezemisyjnymi mechanizmami napędowymi, uznaje się zatem że, w celu wypełnienia pozostałych luk w głównych sieciach, potrzebna jest jedynie ograniczona ukierunkowana polityka na rzecz wdrażania infrastruktury skroplonego metanu, w ramach której można również dostarczać paliwa zdekarbonizowane.
- (9) W niniejszym rozporządzeniu należy określić obowiązkowe minimalne wartości docelowe dla rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania oraz tankowania pojazdów drogowych.

- (10) Stacja ładowania to fizyczna instalacja przeznaczona do ładowania pojazdów elektrycznych. Każda stacja ładowania posiada teoretyczną maksymalną moc wyjściową wyrażoną w kW i co najmniej jeden punkt ładowania, który może obsługiwać jednocześnie tylko jeden pojazd. Liczba punktów ładowania na stacji ładowania warunkuje liczbę pojazdów, które można ładować na tej stacji w danym momencie. W przypadku gdy w danym momencie na stacji ładowania ładowany jest więcej niż jeden pojazd, maksymalna moc wyjściowa rozdzielana jest między poszczególne punkty ładowania w taki sposób, że moc dostarczana w poszczególnych punktach ładowania jest niższa niż moc wyjściowa stacji ładowania. Strefa ładowania składa się z co najmniej jednej stacji ładowania w określonej lokalizacji i obejmuje również, w zależności od przypadku, wydzielone przylegające do niej stanowiska postojowe. W odniesieniu do określonych w niniejszym rozporządzeniu wartości docelowych dotyczących stref ładowania minimalną moc wyjściową wymaganą dla stref ładowania mogłaby zapewnić co najmniej jedna stacja ładowania.

- (11) Ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw obejmują na przykład stanowiące własność prywatną punkty ładowania lub tankowania, dostępne publicznie, które zlokalizowane są na terenach publicznych lub prywatnych, takich jak parkingi publiczne lub parkingi supermarketów. Punkt ładowania lub tankowania zlokalizowany na terenie prywatnym, który jest ogólnodostępny, powinien być uznawany za ogólnodostępny również w przypadkach, gdy dostęp do tego punktu ładowania ograniczony jest do pewnej ogólnej grupy użytkowników, na przykład klientów. Punkty ładowania lub tankowania paliw przeznaczone dla systemów współdzielenia samochodów osobowych powinny być uznawane za ogólnodostępne tylko wtedy, gdy wyraźnie przewidziana jest możliwość dostępu do nich przez użytkowników będących osobami trzecimi. Punkty ładowania lub tankowania paliw zlokalizowane na terenie prywatnym, do którego dostęp jest ograniczony do pewnej określonej grupy osób, takie jak stanowiska postojowe w budynkach biurowych, do których dostęp mają tylko pracownicy lub osoby upoważnione, nie powinny być uznawane za ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw.
- (12) W celu zwiększenia wygody konsumentów należy zachęcać operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania lub tankowania paliw do zagwarantowania, aby godziny otwarcia takich punktów i okres świadczenia przez nich usług w pełni zaspokajały potrzeby użytkowników końcowych.

- (13) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania elektrycznych pojazdów lekkich w Unii jest nierównomierny. Utrzymujące się nierównomierne rozmieszczenie ogólnodostępnej infrastruktury ładowania zagroziłoby upowszechnieniu elektrycznych pojazdów lekkich, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym utrudniają bardzo potrzebną zrównoważoną transformację sektora transportu i nie prowadzą do stworzenia długoterminowej pewności koniecznej dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe minimalne wartości docelowe dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem wskazać kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno obejmować krajowe wartości docelowe w zakresie liczby pojazdów w połączeniu z wartościami docelowymi opartymi na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T. Krajowe wartości docelowe w zakresie liczby pojazdów powinny zapewnić, aby upowszechnieniu elektrycznych pojazdów lekkich w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Wartości docelowe oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.

- (14) Krajowe wartości docelowe w zakresie liczby pojazdów należy ustalać na podstawie całkowitej liczby pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim. Te wartości docelowe należy ustalać na podstawie wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie liczby punktów szybkiego ładowania, które umożliwiają w danym okresie ładowanie większej liczby pojazdów elektrycznych niż punkty ładowania o normalnej mocy. W tej wspólnej metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe wartości docelowe w zakresie liczby pojazdów na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, umożliwiałaby elastyczność wdrażania różnych technologii ładowania w państwach członkowskich.

- (15) Wdrożenie przez państwa członkowskie krajowych wartości docelowych w zakresie liczby pojazdów powinno zapewnić instalację odpowiedniej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania w sposób, który gwarantuje także dostępność punktów ładowania na całym terytorium tych państw, w szczególności przy punktach transportu publicznego, takich jak portowe terminale pasażerskie, porty lotnicze lub dworce kolejowe. Rozwój tych ogólnodostępnych punktów ładowania jest szczególnie ważny na obszarach mieszkalnych, gdzie stanowiska postojowe niepołożone przy ulicach są nieliczne, oraz na obszarach, gdzie zazwyczaj pojazdy są parkowane przez dłuższy czas. Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla elektrycznych pojazdów lekkich w celu zwiększenia wygody konsumentów, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po całej Unii. Ważne jest, aby rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wynikał w pierwszej kolejności z prywatnych inwestycji rynkowych. Niemniej jednak – z zastrzeżeniem zasad pomocy państwa obowiązujących w Unii – państwa członkowskie powinny móc wspierać rozwój niezbędnej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania w przypadkach, gdy ze względu na warunki rynkowe wsparcie publiczne jest potrzebne dopóki nie powstanie w pełni konkurencyjny rynek.

- (16) W zależności od szczególnych okoliczności w danym państwie członkowskim wymogi dotyczące poziomu stałej całkowitej mocy wyjściowej, która ma być zapewniona za pośrednictwem ogólnodostępnych stacji ładowania dla każdego pojazdu elektrycznego o napędzie baterijnym zarejestrowanego w tym państwie członkowskim, mogą nie być już uzasadnione w przypadkach, w których wymogi te mogłyby mieć niekorzystne skutki zniechęcające do inwestycji prywatnych lub, w szczególności, prowadziłyby do nadwyżki podaży w perspektywie średnioterminowej. Ryzyko takich niekorzystnych skutków może wynikać z instalacji dużej liczby prywatnych punktów ładowania. Potrzeby użytkowników lub wskaźnik wykorzystania ogólnodostępnych stacji ładowania mogą być niższe w porównaniu z początkowymi założeniami, co skutkuje tym, że całkowita moc wyjściowa dostępna za pośrednictwem ogólnodostępnych stacji ładowania osiągnęłaby nieproporcjonalnie wysoki poziom w porównaniu z rzeczywistym wykorzystaniem takich stacji. W takich przypadkach dane państwo członkowskie powinno mieć możliwość wystąpienia z wnioskiem o upoważnienie do stosowania wymogów niższych niż wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do poziomu całkowitej mocy wyjściowej lub do zaprzestania stosowania takich wymogów. Aby państwo członkowskie mogło złożyć taki wniosek, udział lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie baterijnym w całkowitej flocie pojazdów lekkich zarejestrowanych w danym państwie członkowskim powinien osiągnąć co najmniej 15 %, a państwo członkowskie powinno należycie uzasadnić swój wniosek.

- (17) Istotne jest, aby w ramach przeglądu niniejszego rozporządzenia Komisja oceniła konieczność uwzględnienia wymogów dotyczących infrastruktury ładowania rowerów ze wspomaganie elektrycznym i pojazdów kategorii L, takich jak elektryczne rowery i motorowery, a w szczególności możliwość wyposażenia infrastruktury ładowania w elektryczne gniazda domowe umożliwiające łatwe ładowanie takich pojazdów, ponieważ należą one do rodzaju transportu, który może pomóc w dalszym ograniczaniu emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza.
- (18) Elektryczne pojazdy ciężkie potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona do elektrycznych pojazdów ciężkich prawie nigdzie w Unii nie jest dostępna i należy przyspieszyć jej rozwój. Podejście mieszane, obejmujące wartości docelowe oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, z odpowiednim rozróżnieniem między siecią bazową TEN-T a siecią kompleksową TEN-T, wartości docelowe w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i wartości docelowe dotyczące węzłów miejskich, powinno zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępną infrastrukturą ładowania przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby wesprzeć oczekiwany wzrost udziału w rynku elektrycznych pojazdów ciężkich o napędzie bateryjnym.

- (19) Należy rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdów ciężkich podczas przewidzianego w przepisach czasu przerwy kierowcy. Aby uwzględnić czas potrzebny na planowanie, projektowanie i wdrażanie infrastruktury ładowania, co może obejmować rozbudowę lub modernizację sieci elektroenergetycznej na niektórych obszarach, nabywanie gruntów, zezwolenia środowiskowe i, jeżeli zachodzi taka konieczność, udzielanie zamówień publicznych, a także w celu dostosowania się do stopniowego upowszechniania się elektrycznych pojazdów ciężkich, ogólnodostępna infrastruktura ładowania takich pojazdów powinna być wprowadzana stopniowo od 2025 r. z myślą o objęciu całej sieci TEN-T do 2030 r.
- (20) W ramach rozmieszczenia infrastruktury ładowania wzdłuż sieci drogowej TEN-T, wszystkie stacje ładowania, które mają być rozmieszczone wzdłuż sieci drogowej TEN-T, powinny znajdować się na drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T.

- (21) Niektóre państwa członkowskie obecnie podnoszą parametry techniczne niektórych odcinków sieci TEN-T, aby spełnić wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013¹. Czyniąc to, państwa członkowskie powinny starać się zapewnić, by wdrożenie wymogów dotyczących rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania wzdłuż sieci TEN-T określonych w niniejszym rozporządzeniu było kompleksowe, dzięki czemu można będzie uniknąć osieroconych aktywów, oraz by zapewnione było skoordynowane wdrażanie rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 i niniejszego rozporządzenia.
- (22) Obecnie opracowywane są nowe normy dotyczące infrastruktury ładowania elektrycznych pojazdów ciężkich. W związku z tym Komisja powinna rozważyć zwiększenie mocy wyjściowej poszczególnych stacji ładowania w strefach ładowania, gdy dostępne będą nowe wspólne specyfikacje techniczne.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (23) Infrastrukturę ładowania wzdłuż sieci TEN-T powinna uzupełniać ogólnodostępna infrastruktura szybkiego ładowania w węzłach miejskich. Infrastruktura ta konieczna jest w szczególności w celu zapewnienia możliwości ładowania pojazdów dostawczych oraz pojazdów ciężarowych do przewozów długodystansowych w miejscu docelowym. Punkty ładowania elektrycznych pojazdów lekkich na obszarach miejskich powinny jednak wchodzić w zakres krajowej wartości docelowej w zakresie liczby pojazdów. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci TEN-T i w węzłach miejskich elektryczne pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, w celu szczególnego wsparcia elektryfikacji sektora przewozów długodystansowych.
- (24) Aby uniknąć inwestycji, które byłyby nieproporcjonalne w porównaniu z natężeniem ruchu na niektórych drogach sieci TEN-T, w przypadku gdy rozmieszczenia infrastruktury ładowania nie można uzasadnić społeczno-gospodarczymi kosztami i korzyściami, państwa członkowskie powinny móc zdecydować, że jedna ogólnodostępna strefa ładowania będzie obsługiwała oba kierunki ruchu, pod warunkiem że spełnione są pozostałe obowiązujące wymogi dotyczące maksymalnej odległości między strefami ładowania, całkowitej mocy wyjściowej strefy ładowania i liczby punktów ładowania w strefach ładowania, które mają zastosowanie do jednego kierunku jazdy. Ewentualnie państwa członkowskie powinny móc zmniejszyć całkowitą moc wyjściową stref ładowania przeznaczonych dla elektrycznych pojazdów lekkich lub elektrycznych pojazdów ciężkich, znajdujących się wzdłuż dróg sieci TEN-T o niskim natężeniu ruchu odpowiednio elektrycznych pojazdów lekkich lub elektrycznych pojazdów ciężkich. W tym samym celu państwa członkowskie powinny móc również zezwalać na większą maksymalną odległość między ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla elektrycznych pojazdów lekkich lub elektrycznych pojazdów ciężkich wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T o bardzo niskim natężeniu ruchu.

- (25) Ze względu na wyspiarski charakter Cypru, brak połączeń lądowych z innymi państwami członkowskimi i lądem stałym oraz ograniczony zasięg sieci drogowej TEN-T dalekobieżny ruch pojazdów ciężkich poruszających się po tym państwie członkowskim jest ograniczony. Ponadto, biorąc pod uwagę ograniczony dzienny przebieg elektrycznych pojazdów ciężkich na Cyprze, ich potrzeby w zakresie ładowania będą pokrywane głównie z możliwości ładowania nocnego na terenach prywatnych, takich jak zajezdnie. Cypr podlegałby zatem nieproporcjonalnym i niepotrzebnym obowiązkom, gdyby musiał spełnić wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu dotyczące minimalnego pokrycia ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla pojazdów ciężkich na jego terytorium pod względem poziomu całkowitej mocy wyjściowej takich stref ładowania położonych wzdłuż sieci TEN-T oraz maksymalnej odległości między tymi strefami ładowania. W związku z tym Cypr powinien mieć możliwość przedłożenia Komisji uzasadnionego wniosku o zezwolenie na stosowanie niższych wymogów w tym zakresie, pod warunkiem że niższe wymogi nie będą utrudniać ruchu elektrycznych pojazdów ciężkich w tym państwie członkowskim.

- (26) Oczekuje się, że właściciele pojazdów elektrycznych będą korzystali w dużej mierze z punktów ładowania zlokalizowanych na ich własnym terenie lub na zbiorowych stanowiskach postojowych w budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych. Choć instalację infrastruktury kanałowej i punktów ładowania w takich budynkach reguluje dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE¹, ważne jest, aby państwa członkowskie brały jednak pod uwagę dostępność takiej prywatnej infrastruktury przy planowaniu wdrażania ogólnodostępnych punktów ładowania.
- (27) Rozwój infrastruktury ładowania dla elektrycznych pojazdów ciężkich jest równie ważny na terenach prywatnych, które nie są ogólnie dostępne, takich jak prywatne zajezdnie i centra logistyczne, aby zapewnić ładowanie nocne i w miejscu docelowym. Organy publiczne powinny rozważyć podjęcie działań w celu opracowania zmienionych krajowych ram polityki, aby zapewnić powstanie odpowiedniej infrastruktury do ładowania nocnego i ładowania w miejscu docelowym dla elektrycznych pojazdów ciężkich.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 13).

- (28) Zgodnie z zasadami określonymi w komunikacie Komisji z 23 marca 2017 r. zatytułowanym „Europejskie ramy interoperacyjności – strategia wdrażania” możliwość rozwoju zaawansowanych usług cyfrowych, w tym rozwiązań w zakresie płatności umownych, oraz zapewnienia przejrzystej informacji dla użytkowników za pomocą środków cyfrowych, zależy od upowszechnienia połączonych cyfrowo i punktów inteligentnego ładowania wspierających tworzenie połączonej cyfrowo i interoperacyjnej infrastruktury. Te punkty inteligentnego ładowania powinny posiadać zestaw cech fizycznych i specyfikacji technicznych (dotyczących sprzętu i oprogramowania) niezbędnych do wysyłania i odbierania danych w czasie rzeczywistym i umożliwiających przepływ informacji między podmiotami na rynku, które polegają na tych danych w celu pełnego rozwinięcia doświadczenia ładowania, w tym operatorami punktów ładowania, dostawcami usług w zakresie mobilności, platformami do e-roamingu, operatorami systemów dystrybucyjnych oraz, docelowo, konsumentami końcowymi.

- (29) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944¹ umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci elektroenergetycznej i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu, inteligentne systemy pomiarowe zachęcają, w połączeniu z punktami inteligentnego ładowania, do ładowania w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych w połączeniu z punktami inteligentnego ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkownika końcowego. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnych systemów pomiarowych do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalne ekonomicznie – oraz zapewniać, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/944.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 125).

- (30) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne ładowanie może w szczególności ułatwić dalszą integrację pojazdów elektrycznych z systemem elektroenergetycznym, gdyż umożliwia ono zarządzanie popytem poprzez jego agregację. Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć), natomiast ładowanie dwukierunkowe i inteligentne mogłoby również zmniejszyć koszty ładowania ponoszone przez konsumentów. Wszystkie punkty ładowania wybudowane lub zmodernizowane po dniu ... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] powinny zatem umożliwiać inteligentne ładowanie. Ponadto należy przyjąć normy komunikacyjne wspierające inteligentne i dwukierunkowe ładowanie, aby zapewnić interoperacyjność.

- (31) Przy tworzeniu infrastruktury sieciowej i pozasieciowej dla pojazdów elektrycznych współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz prawa i obowiązki poszczególnych podmiotów na rynku elektromobilności muszą być zgodne z zasadami określonymi w dyrektywie (UE) 2019/944. Oznacza to, że operatorzy systemów dystrybucyjnych powinni współpracować w sposób niedyskryminacyjny z każdą osobą, która tworzy lub obsługuje ogólnodostępne punkty ładowania. Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępstw na mocy art. 66 dyrektywy (UE) 2019/944.
- (32) Budowa i eksploatacja punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych powinny przebiegać w warunkach konkurencyjnego rynku ze swobodnym dostępem dla wszystkich stron zainteresowanych budowaniem lub eksploatacją infrastruktury służącej do ładowania. Ze względu na ograniczenia w zakresie alternatywnych lokalizacji punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych na autostradach istniejące koncesje na autostradach, np. dotyczące konwencjonalnych stacji tankowania paliw lub miejsc obsługi podróżnych są powodem szczególnych obaw, gdyż koncesje mogą być udzielane na bardzo długie okresy, a czasem nie precyzują w ogóle daty wygaśnięcia. Państwa członkowskie powinny dążyć – w miarę możliwości i zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE¹ – do udzielania nowych koncesji w drodze przetargu, zwłaszcza w przypadku stacji ładowania zlokalizowanych na istniejących miejscach obsługi podróżnych lub do nich przylegających, aby zapobiec wkraczaniu na tereny zielone oraz ograniczyć koszt ich utworzenia i umożliwić nowym podmiotom wejście na rynek.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

- (33) Przejrzystość cenowa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem sesji ładowania lub tankowania paliw użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni otrzymywać rzetelne informacje dotyczące cen. Cena powinna być podana w przejrzysty sposób, aby umożliwić użytkownikom końcowym identyfikację poszczególnych składników ceny stosowanych przez operatora przy obliczaniu ceny sesji ładowania lub tankowania, co pozwala przewidzieć jej całkowity koszt. Operatorzy stacji ładowania powinni również móc pobierać dodatkowe opłaty, między innymi w celu uniknięcia blokowania punktu ładowania uniemożliwiającego korzystanie z niego przez innych użytkowników, o ile opłaty te są wyraźnie wskazane i podane do wiadomości przed rozpoczęciem sesji ładowania. Jeżeli cenę za ładowanie na zasadzie ad hoc podaje się na specjalnej stronie internetowej, należy wyraźnie podać ją na stronie internetowej, poprzez którą dokonuje się płatności za daną sesję. Określenie wymogów dla operatorów i dostawców usług w zakresie mobilności zapewniłoby konsumentom gwarancje i przewidywalność, a tym samym przyczyniłoby się do budowania zaufania na początkowych etapach korzystania z mobilności elektrycznej. Zachęcałoby to również do szybkiego upowszechnienia pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym i pojazdów napędzanych wodorem, co ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia ambitniejszych celów klimatycznych Unii i priorytetów określonych w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. zatytułowanym „Europejski Zielony Ład”. Ceny powinny być rozsądne i nie powinny przekraczać poniesionych kosztów powiększonych o rozsądną marżę zysku. Te wymogi cenowe pozostają bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do ustalania obowiązującej ceny jednostkowej energii elektrycznej pobieranej ze stacji ładowania zgodnie z dyrektywą 98/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹.

¹ Dyrektywa 98/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 1998 r. w sprawie ochrony konsumenta przez podawanie cen produktów oferowanych konsumentom (Dz.U. L 80 z 18.3.1998, s. 27).

- (34) Z czasem pojawiają się nowe usługi w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Zachęty zapewniane przez państwa członkowskie, a także przyjęte przez nie wiążące środki, takie jak obowiązkowa obsługa e-roamingu w wyznaczonych punktach ładowania, odegrały znaczącą rolę w rozwoju takich nowych usług. Podmioty oferujące te nowe usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania niektórym dostawcom usług w zakresie mobilności, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. Aby zapewnić przejście na nowe usługi oraz aby zapewnić, by użytkownicy takich pojazdów mogli łatwo i bez przeszkód korzystać z infrastruktury ładowania w całej Unii, państwa członkowskie powinny monitorować rozwój rynku ładowania. Podczas przeglądu niniejszego rozporządzenia Komisja powinna podjąć działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych, usług wprowadzających w błąd konsumentów i szkodzących przejrzystości cen lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

- (35) Pojazdy napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku. Rozmieszczenie wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym rozpowszechnienie na dużą skalę korzystania z pojazdów napędzanych wodorem, jak przewidziano w komunikacie Komisji z 8 lipca 2020 r. zatytułowanym „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich. Nie pozwala to na poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe wartości docelowe dotyczące rozmieszczenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić wystarczająco gęstą sieć punktów tankowania wodoru wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich napędzanych wodorem. W ramach rozmieszczenia infrastruktury tankowania wodoru wzdłuż sieci TEN-T, wszystkie stacje tankowania wodoru, które mają być rozmieszczone wzdłuż sieci drogowej TEN-T, powinny znajdować się przy drodze należącej do sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 10 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T.

- (36) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc ładować lub tankować pojazd na zasadzie ad hoc oraz w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować instrumenty płatnicze szeroko stosowane w Unii, w szczególności płatności elektroniczne za pomocą terminali i urządzeń stosowanych do usług płatniczych. W odniesieniu do infrastruktury rozmieszczonej przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia należy odroczyć stosowanie tych wymogów. Metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.
- (37) Niezależnie od marki pojazdu użytkownicy końcowi powinni mieć dostęp do ogólnodostępnych stacji ładowania i korzystać z nich w sposób przyjazny dla użytkownika i niedyskryminujący.

- (38) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić bezproblemową mobilność i dostępność wszystkim użytkownikom, w tym osobom starszym, osobom o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osobom z niepełnosprawnościami. Co do zasady lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby były dostępne i przyjazne dla użytkownika dla jak największej liczby osób, w szczególności osób starszych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół stanowiska postojowego, zapewnienie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, aby przyciski lub ekran stacji ładowania znajdowały się na odpowiedniej wysokości oraz aby waga kabli służących do ładowania i tankowania paliw umożliwiała osobom o ograniczonej sile łatwą ich obsługę. Ponadto interfejs użytkownika stacji ładowania powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882¹ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.
- (39) Bezpieczeństwo i ochronę użytkowników, w szczególności na niestrzeżonych stacjach ładowania, można by rozwiązać poprzez wyposażenie stacji ładowania w przyciski awaryjne, wyświetlanie informacji kontaktowych służb ratunkowych, zapewnienie odpowiedniego oświetlenia lub za pomocą wszelkich innych odpowiednich środków.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

- (40) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 – powinny zapewnić takie stacje tankowania. W obrębie węzłów miejskich organy publiczne powinny rozważyć tworzenie stacji tankowania wodoru w ośrodkach multimodalnych, gdyż ośrodki takie są typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich i mogłyby również dostarczać wodór na potrzeby innych rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa. W celu spełnienia wymogu odnoszącego się do sieci TEN-T powinna istnieć możliwość uwzględnienia jednej ogólnodostępnej stacji tankowania wodoru znajdującej się w węźle miejskim, pod warunkiem osiągnięcia wartości docelowej w zakresie przepustowości.
- (41) Na obecnym wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż pewien stopień niepewności dotyczącej tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. W strategii w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem początkowo skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny oferować przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak technologia ciekłego wodoru, które pozwalają zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i oczekuje się, że będą technologiami preferowanymi przez niektórych producentów pojazdów.

- (42) Rozwój nowych technologii będzie wymagał koordynacji między wszystkimi zainteresowanymi stronami. Na przykład wykorzystane powinno zostać także Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Czystego Wodoru, ustanowione rozporządzeniem Rady (UE) 2021/2085¹, z myślą o ułatwieniu i pozyskaniu finansowania prywatnego, tak aby umożliwić osiągnięcie odpowiednich wartości docelowych określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (43) W Unii utworzono szereg punktów tankowania skroplonego metanu, co już stanowi podstawową strukturę umożliwiającą ruch pojazdów ciężkich napędzanych skroplonym metanem. Sieć bazowa TEN-T powinna pozostać podstawą do rozwoju infrastruktury skroplonego metanu, jako że obejmuje ona główne przepływy ruchu i umożliwia łączność transgraniczną w całej Unii. W dyrektywie 2014/94/UE zalecano rozmieszczenie takich punktów tankowania paliw co 400 km wzdłuż sieci bazowej TEN-T. Istnienie pewnej liczby luk wzdłuż sieci uniemożliwiło jednak osiągnięcie tej wartości docelowej. Państwa członkowskie powinny osiągnąć tę wartość docelową i usunąć pozostające luki do 2025 r., po czym ta wartość docelowa nie powinna już obowiązywać.
- (44) Na potrzeby niniejszego rozporządzenia termin „skroplony metan” należy rozumieć jako „LNG, skroplony biogaz lub syntetyczny skroplony metan, w tym mieszanki tych paliw”. Stosowanie zdefiniowanego terminu „skroplony metan” nie zmienia definicji ani składu poszczególnych paliw (LNG, skroplony biogaz lub syntetyczny skroplony metan), zdefiniowanych w innych aktach prawnych Unii.

¹ Rozporządzenie Rady (UE) 2021/2085 z dnia 19 listopada 2021 r. ustanawiające wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 219/2007, (UE) nr 557/2014, (UE) nr 558/2014, (UE) nr 559/2014, (UE) nr 560/2014, (UE) nr 561/2014 i (UE) nr 642/2014 (Dz.U. L 427 z 30.11.2021, s. 17).

- (45) Instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu, stałe lub ruchome, mogą zapewnić czystą energię dla transportu morskiego i żeglugi śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania statków morskich i statków żeglugi śródlądowej na środowisko, klimat i zdrowie, zwłaszcza w odniesieniu do jakości powietrza na obszarach miejskich położonych w okolicy portów. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/...⁺ operatorzy morskich kontenerowców i morskich statków pasażerskich mają ograniczyć emisję ze swoich statków, gdy cumują one przy nabrzeżu. Obowiązkowe wartości docelowe dotyczące rozmieszczenia powinny zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające zasilanie energią elektryczną z lądu dla statków cumujących przy nabrzeżu w portach morskich bazowej sieci TEN-T i w portach morskich kompleksowej sieci TEN-T, aby spełnić te wymogi. W związku z tym należy określić jasne wartości docelowe w zakresie rozmieszczenia lądowej infrastruktury elektroenergetycznej w portach należących do sieci TEN-T. Biorąc pod uwagę fakt, że państwa członkowskie mają różne modele zarządzania portami, aby osiągnąć te wartości docelowe, państwa członkowskie powinny móc decydować o najlepszym dla nich sposobie rozmieszczenia infrastruktury w portach i w poszczególnych terminalach zgodnie ze swoimi potrzebami. Ważne jest, aby w portach, a w stosownych przypadkach między terminalami, infrastrukturę rozmieszczano tam, gdzie maksymalny zwrot z inwestycji i wskaźnik wykorzystania przynoszą największe korzyści dla środowiska pod względem redukcji emisji gazów cieplarnianych i redukcji zanieczyszczenia powietrza.

⁺ Dz.U.: Proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (46) Planowanie, opracowywanie i wdrażanie zasilania energią elektryczną z lądu statków morskich wymaga skoordynowanego podejścia, aby dopasować podaż do popytu. W związku z tym wszystkie zainteresowane strony publiczne i prywatne, zarówno po stronie statku, jak i po stronie portu, a także wszelkie inne odpowiednie podmioty rynkowe, powinny koordynować swoje działania, aby umożliwić sprawne funkcjonowanie na co dzień.
- (47) Ważne jest, aby unikać aktywów osieroconych i zapewnić, aby obecnie realizowane inwestycje publiczne i prywatne były dostosowane do przyszłych wyzwań i przyczyniały się do przejścia na neutralność klimatyczną jak określono w Europejskim Zielonym Ładzie. Wprowadzanie zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich należy rozpatrywać przy uwzględnieniu obecnego i przyszłego wdrażania równoważnych technologii alternatywnych służących osiągnięciu zerowego poziomu emisji gazów cieplarnianych i technologii służących osiągnięciu zerowego poziomu zanieczyszczeń, a w szczególności technologii, które zapewniają redukcję emisji i zanieczyszczeń zarówno ze statków cumujących, jak i podczas żeglugi.
- (48) Morskimi kontenerowcami i morskimi statkami pasażerskimi jako kategoriami statków, które produkują najwięcej emisji na jeden statek cumujący przy nabrzeżu, powinno się priorytetowo zapewnić zasilanie energią elektryczną z lądu. Aby uwzględnić charakterystykę zapotrzebowania na moc różnych rodzajów cumujących przy nabrzeżu morskich statków pasażerskich, a także charakterystykę operacyjną portu, należy rozróżnić pomiędzy wymogami morskich statków pasażerskich dotyczącymi statków pasażerskich typu ro-ro i pasażerskich jednostek szybkich z jednej strony, a wymogami dotyczącymi innych morskich statków pasażerskich z drugiej strony.

- (49) Obowiązkowe wartości docelowe dotyczące rozmieszczenia powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz natężenie ruchu w portach morskich. Aby uniknąć instalowania przepustowości, która nie będzie wykorzystywana w wystarczającym stopniu, porty morskie o niskim natężeniu ruchu pewnych kategorii statków stwierdzonym na podstawie średniej liczby zawinięć do portu nie powinny być objęte obowiązkowymi wartościami docelowymi dotyczącymi rozmieszczenia odnoszącymi się do tych kategorii statków. Podobnie obowiązkowe wartości docelowe nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu.
- (50) Przy określaniu liczby zawinięć do portu nie należy brać pod uwagę krótkotrwałych zawinięć do portu, zawinięć do portu statków stosujących technologie bezemisyjne, nieplanowanych zawinięć do portu ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu, zawinięć do portu w wyjątkowych okolicznościach wymagających wytwarzania energii na pokładzie, zawinięć do portu w sytuacjach nadzwyczajnych, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla życia, statku lub środowiska lub zawinięć do portu z powodu działania siły wyższej.
- (51) Transport morski stanowi ważny czynnik spójności i rozwoju gospodarczego wysp i regionów najbardziej oddalonych Unii, a także Ceuty i Melilli. Zdolność produkcyjna w zakresie energii elektrycznej na tych wyspach, terytoriach i w tych regionach może nie zawsze być wystarczająca, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takich przypadkach te wyspy, regiony i terytoria powinny być zwolnione z wymogu zasilania energią elektryczną z lądu, jeżeli nie zbudowano takiego połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym lub sąsiednimi państwami, w zależności od przypadku, i do czasu powstania takiego połączenia oraz o ile nie jest dostępna wystarczająca lokalnie wytwarzana moc z niekopalnych źródeł energii.

- (52) Do 2025 r. należy udostępnić odpowiednią liczbę punktów tankowania skroplonego metanu w portach morskich sieci bazowej TEN-T. Rozwój tej infrastruktury powinien być kształtowany przez popyt. Punkty tankowania skroplonego metanu obejmują terminale skroplonego metanu, zbiorniki, przyczepy cystern paliwowych, pojazdy-cysterny, nadwozia wymienne, bunkrowce i barki.
- (53) Instalacje zapewniające zasilanie energią elektryczną z lądu należy również rozmieścić w portach śródlądowych sieci TEN-T.
- (54) Zasilanie energią elektryczną z zewnętrznego źródła powinno zastąpić używanie silników podczas postoju samolotu w portach lotniczych. Powinno to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ samolotu na zmianę klimatu. W odniesieniu do wszystkich operacji zarobkowego transportu lotniczego powinno zatem być zapewniane zewnętrzne zasilanie energią elektryczną podczas postoju samolotów na stanowiskach kontaktowych lub na stanowiskach oddalonych w portach lotniczych sieci TEN-T. Zewnętrzne zasilanie samolotów energią elektryczną można zapewnić dzięki stałym lub ruchomym naziemnym źródłom zasilania, zarówno na stanowiskach kontaktowych samolotów, jak i na stanowiskach oddalonych samolotów. O ile samoloty powinny móc korzystać z zewnętrznych źródeł energii elektrycznej na wszystkich stanowiskach kontaktowych samolotów i stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego, nie jest konieczne, aby każde stanowisko kontaktowe samolotu oraz stanowisko oddalone samolotu było wyposażone w stałe lub ruchome naziemne źródło zasilania, ponieważ jedno źródło zasilania, stałe lub ruchome, może obsługiwać wiele stanowisk i być rozmieszczone w zależności od potrzeb operacyjnych.

- (55) Zapewniając, aby podczas postoju samoloty miały dostęp do zasilania energią elektryczną w portach lotniczych, państwa członkowskie powinny, w stosownych przypadkach, wspierać współpracę jednostki zarządzającej portem lotniczym z podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej, a także, w stosownych przypadkach, z użytkownikami portu lotniczego wykonującymi własną obsługę naziemną. Państwa członkowskie powinny to robić w szczególności za pośrednictwem Komitetu Użytkowników Portu Lotniczego powołanego na mocy dyrektywy Rady 96/67/WE¹.
- (56) Państwa członkowskie powinny móc zwalniać porty lotnicze sieci TEN-T, z których w poprzednich trzech latach odbyło się średnio mniej niż 10 000 lotów komercyjnych rocznie z obowiązku dostarczania energii elektrycznej samolotom na wszystkich stanowiskach oddalonych. Biorąc pod uwagę liczbę przedmiotowych lotów, koszty inwestycji i utrzymania związane z zapewnieniem energii elektrycznej na stanowiskach oddalonych samolotów w portach lotniczych sieci TEN-T mogą nie być proporcjonalne do korzyści dla środowiska, zwłaszcza w porównaniu z bardziej efektywnymi inwestycjami mającymi na celu ograniczenie emisji CO₂ z portów lotniczych.

¹ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

- (57) Zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE państwa członkowskie ustanowiły krajowe ramy polityki przedstawiające ich cele i plany, aby zapewnić osiągnięcie tych celów. Zarówno ocena krajowych ram polityki, jak i ocena dyrektywy 2014/94/UE uwydatniły potrzebę większych ambicji i bardziej skoordynowanego podejścia wśród państw członkowskich w perspektywie oczekiwanego przyspieszenia w zakresie upowszechniania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, w szczególności pojazdów elektrycznych. Aby spełnić ambicje Europejskiego Zielonego Ładu i osiągnąć unijne cele klimatyczne, będą ponadto potrzebne alternatywne dla paliw kopalnych rozwiązania we wszystkich rodzajach transportu. Należy przeprowadzić przegląd krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać, w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych wartościach docelowych. Zmienione krajowe ramy polityki mogą również uwzględniać rodzaje transportu, dla których nie istnieją obowiązkowe wartości docelowe dotyczące rozmieszczenia. Państwa członkowskie powinny składać regularne sprawozdania z postępów we wdrażaniu tych zmienionych krajowych ram polityki.

- (58) Ponadto państwa członkowskie powinny regularnie oceniać, w jaki sposób dzięki oddaniu do użytku i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. W ocenie tej należy określić odpowiednie środki, które trzeba wdrożyć, aby zapewnić spójność planowania infrastruktury z odpowiednim planowaniem sieci w celu spełnienia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/943¹ i dyrektywy (UE) 2019/944 państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne kroki dla zapewnienia, aby sieć elektroenergetyczna zaspokajała zapotrzebowanie na energię w infrastrukturze ładowania przewidzianej w niniejszym rozporządzeniu. W tym celu państwa członkowskie powinny modernizować sieć elektroenergetyczną i konserwować ją, aby była w stanie zaspokajać obecne i przyszłe zapotrzebowanie sektora transportu na energię elektryczną.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/943 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie rynku wewnętrznego energii elektrycznej. (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 54).

- (59) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować środki wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury paliw alternatywnych, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych krajowych ramach polityki należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zamówień na taką infrastrukturę, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania, które będą podjęte w celu ich usunięcia, aby okres między budową a rozpoczęciem korzystania z infrastruktury był rozsądny, dzięki czemu nastąpi szybszy rozwój infrastruktury. Podczas przeglądu krajowych ram polityki należy przestrzegać ogólnych zasad neutralności technologicznej i zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim”. Państwa członkowskie powinny sporządzić listę wszystkich środków, które zostały przyjęte lub są planowane.
- (60) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi. Każde państwo członkowskie powinno móc również podjąć decyzję o wyznaczeniu krajowego koordynatora ds. rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, którego zadaniem będzie nadzorowanie krajowej koordynacji i wdrażania krajowych ram polityki.

- (61) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę w krajowych ramach polityki należy przeprowadzić przegląd obecnej sytuacji, perspektyw i planowanych inicjatyw, aby propagować paliwa alternatywne w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski i żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinkach kolejowych, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny przeprowadzić przegląd obecnej sytuacji, perspektyw i planowanych inicjatyw, dotyczących obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej w sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Można również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i samolotów, a także dla linii kolejowych, które nie będą elektryfikowane. Na podstawie tych strategii oraz z uwzględnieniem danych na temat krajowych udziałów w rynku i w ruchu oraz prognoz rynkowych Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie dodatkowych obowiązkowych wartości docelowych dla tych sektorów.
- (62) Rozwój technologii paliw alternatywnych jest również ważny dla kolei, gdzie bezpośrednia elektryfikacja odcinka kolejowego może nie być możliwa z powodów takich jak opłacalność usługi. Sektor kolejowy ma do dyspozycji różne technologie umożliwiające mu odejście od pociągów spalinowych, w tym bezpośrednią elektryfikację, pociągi o napędzie bateryjnym i zastosowania wodoru. Rozwój tych technologii wymaga oddania do użytku odpowiedniej infrastruktury ładowania i tankowania w państwach członkowskich.

- (63) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych, aby osiągnąć obowiązkowe wartości docelowe i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.
- (64) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE¹ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na czyste ekologicznie i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te obowiązkowe wartości docelowe, ważne jest, aby państwa członkowskie włączyły do swoich krajowych ram polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury ładowania i tankowania przeznaczonej dla autobusów. Ważne jest także, aby państwa członkowskie ustanowiły i utrzymywały odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania autobusów, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

- (65) Mając na uwadze rosnącą różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych oraz ciągły wzrost mobilności drogowej obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie konsumentom jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w stacjach tankowania paliw oraz kompatybilności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku.
- (66) Proste i łatwo porównywalne informacje o cenach różnych paliw mogłyby odgrywać istotną rolę w umożliwieniu konsumentom lepszej oceny relatywnych kosztów poszczególnych paliw dostępnych na rynku. Porównanie ceny jednostkowej określonych paliw alternatywnych i paliw konwencjonalnych, wyrażone jako „cena paliwa na 100 km”, powinno zatem być prezentowane w celach informacyjnych na wszystkich odnośnych stacjach tankowania paliw. Konsumentom należy wyjaśnić, że takie porównania dotyczą średnich cen paliwa w danym państwie członkowskim, które mogą różnić się od cen faktycznie obowiązujących na danej stacji tankowania paliw. Ponadto Komisja powinna, w stosownych przypadkach, przeprowadzić przegląd dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹, aby zapewnić, by informacje dla konsumentów na temat zużycia paliwa i emisji CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi, przewidziane w tej dyrektywie, uwzględniały i odzwierciedlały zmiany związane z przejściem na paliwa alternatywne.

¹ 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 (Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16).

- (67) Należy zapewnić konsumentom dostateczną ilość informacji dotyczących lokalizacji geograficznej, charakterystyki i usług oferowanych w ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw alternatywnych objętych niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić, aby operatorzy lub właściciele ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw udostępniali odpowiednie dane statyczne i dane dynamiczne. Należy określić wymogi w zakresie typów danych dotyczących dostępności i dyspozycyjności odpowiednich danych związanych z ładowaniem i tankowaniem w oparciu o wyniki działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” („IDACS”), który zakończono w 2022 r.
- (68) Niniejsze rozporządzenie dotyczy rodzajów danych, które są konieczne do funkcjonowania konkurencyjnego i otwartego rynku oraz niezbędne użytkownikom końcowym do podejmowania świadomych decyzji dotyczących sesji ładowania i tankowania paliwa, w tym za pośrednictwem wysokiej jakości usług informacyjnych opracowanych przez odpowiednie podmioty rynkowe. Wymogi dotyczące rodzajów danych określone w niniejszym rozporządzeniu powinny mieć zastosowanie wyłącznie do danych dostępnych w formacie cyfrowym nadającym się do odczytu maszynowego.

- (69) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadająca potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości tych danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie powinny udostępniać dane dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych jako otwarte dane za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/670¹ i zgodnie z dodatkowymi specyfikacjami uzupełniającymi specyfikacje określone w tym rozporządzeniu delegowanym. Powinna również istnieć możliwość przekazywania takich danych do wspólnego europejskiego punktu dostępu, który Komisja powinna ustanowić i który powinien działać jako jednolity unijny portal danych dla danych udostępnianych przez operatorów w krajowych punktach dostępu. Wspólny europejski punkt dostępu powinien w miarę możliwości opierać się na istniejących strukturach i funkcjach Europejskiego Obserwatorium Paliw Alternatywnych (EAFO) w powiązaniu z systemem informacji TENtec lub powinien być dostępny na przykład za pośrednictwem specjalnego portalu internetowego. Wspólny europejski punkt dostępu powinien umożliwiać użytkownikom danych łatwy dostęp do danych, porównywanie informacji o cenach i uzyskiwanie informacji na temat cech infrastruktury paliw alternatywnych, takich jak dostępność, dyspozycyjność lub moc.

¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1).

- (70) Ważne jest, aby wszystkim podmiotom w sektorze elektromobilności umożliwić łatwą interakcję za pomocą środków cyfrowych, aby zapewnić najlepszą jakość usług dla użytkowników końcowych. Takie interakcje wymagają zapewnienia unikalnych identyfikatorów podmiotów w łańcuchu wartości. W tym celu wszystkie państwa członkowskie powinny powołać organizację ds. rejestracji identyfikacji, która będzie wydawać niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji co najmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności i która będzie zarządzać tymi kodami. Każda organizacja ds. rejestracji identyfikacji powinna gromadzić informacje na temat kodów identyfikacyjnych w dziedzinie elektromobilności, które znajdują się już w użyciu w danym państwie członkowskim, w stosownych przypadkach wydawać nowe kody identyfikacyjne w dziedzinie elektromobilności operatorom punktów ładowania i dostawcom usług w zakresie mobilności na podstawie wspólnej ogólnounijnej uzgodnionej zasady formatowania kodów identyfikacyjnych w dziedzinie elektromobilności oraz umożliwiać wymianę i weryfikację niepowtarzalności tych kodów w dziedzinie elektromobilności za pomocą ewentualnego przyszłego wspólnego repozytorium rejestracji na potrzeby identyfikacji. Komisja powinna wydawać wytyczne techniczne dotyczące tworzenia takich organizacji w oparciu o wyniki IDACS.

- (71) Specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności punktów ładowania i tankowania paliwa powinny być określone w normach europejskich lub międzynarodowych. Europejskie organizacje normalizacyjne powinny przyjmować normy europejskie zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012¹. Ważne jest, aby normy te opierały się, w stosownych przypadkach, na aktualnych normach międzynarodowych lub na bieżących międzynarodowych pracach normalizacyjnych. W tym celu ważne jest, aby europejskie procesy normalizacyjne dotyczące infrastruktury ładowania i tankowania przebiegały szybko i umożliwiały szybką realizację harmonogramu niezbędnego do planowania, przeprowadzania przetargów i budowy infrastruktury wymaganej na mocy niniejszego rozporządzenia. Należy też zainicjować lub przyspieszyć procesy normalizacyjne ogólnounijnej zharmonizowanej infrastruktury ładowania do ładowania stacjonarnego i dynamicznego.
- (72) W odniesieniu do transportu morskiego i żeglugi śródlądowej należy określić nowe normy ułatwiające i konsolidujące wprowadzanie do obrotu paliw alternatywnych, jeżeli chodzi o dostarczanie paliwa w postaci energii elektrycznej i wodoru oraz bunkrowanie metanolu i amoniaku, a także normy dotyczące komunikacji między statkami a infrastrukturą.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12).

- (73) Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowuje jednolite i uznawane w skali międzynarodowej normy dotyczące bezpieczeństwa i środowiska w dziedzinie transportu morskiego. Zważywszy na globalny charakter transportu morskiego, należy unikać konfliktów z normami międzynarodowymi. Unia powinna zatem zapewnić, by specyfikacje techniczne dotyczące transportu morskiego przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia były spójne z regułami międzynarodowymi przyjętymi przez IMO.
- (74) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z odpowiednimi grupami ekspertów, a w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane lub wykonawcze na podstawie niniejszego rozporządzenia.

- (75) Infrastruktura paliw alternatywnych jest dziedziną, która szybko się rozwija. Brak wspólnych specyfikacji technicznych stoi na przeszkodzie utworzeniu jednolitego rynku infrastruktury paliw alternatywnych. Konieczne jest zatem określenie specyfikacji technicznych w obszarach, w których wspólne specyfikacje techniczne są niezbędne, ale jeszcze nie istnieją. W szczególności te specyfikacje techniczne powinny obejmować komunikację między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania, komunikację między punktem ładowania a systemem zarządzania oprogramowaniem do ładowania (komunikacja wewnętrzna), komunikacji dotyczącej usługi roamingu pojazdów elektrycznych oraz komunikacji z siecią elektroenergetyczną, przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego poziomu cyberbezpieczeństwa i ochrony danych osobowych odbiorców końcowych. Należy również określić odpowiednie ramy zarządzania i role poszczególnych uczestników sektora komunikacji pojazd-sieć. Ponadto należy uwzględnić pojawiające się zmiany technologiczne, takie jak elektryczne systemy drogowe, w szczególności zasilanie energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pomocą pantografu, zasilanie za pośrednictwem szyn przewodzących oraz indukcyjne zasilanie za pomocą zwojów w drodze. Jeżeli chodzi o dostarczanie danych, konieczne jest dodanie dodatkowych rodzajów danych, takich jak dane dotyczące istnienia urządzeń oferujących użytkownikom końcowym usługi towarzyszące, dane dotyczące akceptowanych metod płatności, dane dotyczące dostępnych języków w infrastrukturze oraz dane dotyczące świadczenia usług inteligentnego i dwukierunkowego ładowania, które mają być dodawane do danych dotyczących ogólnodostępnego ładowania.

- (76) Aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie dalszych specyfikacji technicznych oraz aby zmienić niniejsze rozporządzenie przez dodanie dodatkowych rodzajów danych, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do wspólnych wymogów technicznych dotyczących wspólnego interfejsu programu aplikacji, co umożliwi zautomatyzowaną i jednolitą wymianę danych między operatorami ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliwa a użytkownikami danych. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (77) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do opracowywania przepisów dotyczących etykietowania, w odniesieniu do formatu, częstotliwości i jakości danych dotyczących ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania, których ofertę i dostępność należy zapewnić na mocy niniejszego rozporządzenia, oraz w odniesieniu do procedury umożliwiającej taką dostępność i dyspozycyjność. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹.
- (78) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego. Rozwój ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla wszystkich środków transportu. Komisja powinna zatem do dnia 31 grudnia 2024 r. przedstawić sprawozdanie w sprawie gotowości technologicznej i rynkowej dotyczące pojazdów ciężkich. W sprawozdaniu tym należy uwzględnić pierwsze wskazania preferencji rynkowych oraz rozwój technologiczny i rozwój specyfikacji technicznych. Do dnia 31 grudnia 2026 r., a następnie co pięć lat Komisja przeprowadza przegląd niniejszego rozporządzenia.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (79) Biorąc pod uwagę, że niniejsze rozporządzenie pociągnie za sobą dodatkowe dostosowania i koszty administracyjne, ogólne obciążenie regulacyjne dla sektorów objętych niniejszym rozporządzeniem powinno podlegać ścisłemu przeglądowi. W tym kontekście, w sprawozdaniu oceniającym funkcjonowanie niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna ocenić, w jakim stopniu osiągnięto cele niniejszego rozporządzenia i w jakim stopniu miało to wpływ na konkurencyjność odpowiednich sektorów. Przegląd powinien objąć również wzajemne oddziaływanie niniejszego rozporządzenia z innymi odpowiednimi aktami prawnymi Unii, w tym z ewentualnymi działaniami i środkami, które podjęto lub można by podjąć, aby zmniejszyć całkowitą presję kosztową na odpowiednie sektory.
- (80) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie rozmieszczenia wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii, w szczególności dla pojazdów drogowych, pociągów, statków i samolotów podczas postoju, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę umożliwienia w całej Unii mobilności pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- (81) Należy zatem uchylić dyrektywę 2014/94/UE. W rozporządzeniach delegowanych Komisji (UE) 2019/1745¹ i (UE) 2021/1444² określono nieopatrzone datą specyfikacje techniczne dla niektórych rodzajów infrastruktury paliw alternatywnych; specyfikacje te są obecnie opatrzone datą i wymienione w załączniku II do niniejszego rozporządzenia. Zatem te rozporządzenia delegowane powinny również zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

-
- ¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1745 z dnia 13 sierpnia 2019 r. uzupełniające i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu, dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego i dostarczania gazu ziemnego na potrzeby transportu drogowego i wodnego oraz uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674 (Dz.U. L 268 z 22.10.2019, s. 1).
- ² Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1444 z dnia 17 czerwca 2021 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do norm dotyczących punktów ładowania przeznaczonych dla autobusów elektrycznych (Dz.U. L 313 z 6.9.2021, s. 1).

Artykuł 1

Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie określa obowiązkowe krajowe wartości docelowe dotyczące rozmieszczenia wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, pociągów, statków i samolotów podczas postoju. Niniejsze rozporządzenie określa wspólną specyfikację techniczną i wymogi w zakresie informacji dla użytkowników i dostarczania danych oraz wymogi dotyczące płatności w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych.
2. Niniejsze rozporządzenie określa także zasady dotyczące krajowych ram polityki, o których mowa w art. 14, przyjmowanych przez państwa członkowskie, w tym zasady rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w obszarach, w których nie określono obowiązkowych ogólnounijnych wartości docelowych, oraz sprawozdawczości w zakresie rozwoju takiej infrastruktury.
3. Niniejsze rozporządzenie ustanawia się mechanizm sprawozdawczości zachęcający do współpracy i zapewniający dokładne śledzenie postępów. Mechanizm sprawozdawczości przyjmuje formę usystematyzowanego, przejrzystego i iteracyjnego procesu zachodzącego pomiędzy Komisją a państwami członkowskimi mającego na celu zakończenie prac nad krajowymi ramami polityki, z uwzględnieniem istniejących lokalnych i regionalnych strategii wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych, oraz późniejszego wdrożenia tych ram, a także powiązanych działań Komisji w celu wspierania spójnego i szybszego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w państwach członkowskich.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „dostępność danych” oznacza możliwość wystąpienia o przekazanie danych i otrzymania ich w dowolnym momencie w formacie nadającym się do odczytu maszynowego;
- 2) „cena ad hoc” oznacza cenę fakturowaną przez operatora punktu ładowania lub punktu tankowania paliw użytkownikowi końcowemu za ładowanie lub tankowanie paliwa na zasadzie ad hoc;
- 3) „wzdłuż sieci drogowej TEN-T” oznacza:
 - a) w odniesieniu do stacji ładowania pojazdów elektrycznych – że znajdują się one przy sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T; oraz
 - b) w odniesieniu do stacji tankowania wodoru – że znajdują się one przy sieci drogowej TEN-T lub w odległości do 10 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T;

- 4) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii wykorzystywanej w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:
- a) „paliwa alternatywne wykorzystywane w bezemisyjnych pojazdach, pociągach, statkach lub samolotach”:
- energię elektryczną,
 - wodór,
 - amoniak;
- b) „paliwa odnawialne”:
- paliwa z biomasy, w tym biogaz, i biopaliwa zdefiniowane odpowiednio w art. 2 pkt 27, 28 i 33 dyrektywy (UE) 2018/2001,
 - paliwa syntetyczne i parafinowe, w tym amoniak, wytwarzane przy użyciu energii odnawialnej;

- c) „nieodnawialne paliwa alternatywne i paliwa kopalne stosowane na etapie przejściowym”:
- gaz ziemny w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny (CNG)) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny (LNG)),
 - gaz płynny (LPG),
 - paliwa syntetyczne i parafinowe wytwarzane przy użyciu energii ze źródeł nieodnawialnych;
- 5) „stanowisko kontaktowe samolotu” oznacza stanowisko postojowe na wyznaczonym obszarze płyty postojowej portu lotniczego wyposażone w pomost pasażerski;
- 6) „stanowisko oddalone samolotu” oznacza stanowisko postojowe na wyznaczonym obszarze płyty postojowej portu lotniczego niewyposażone w pomost pasażerski;
- 7) „port lotniczy sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T” oznacza port lotniczy wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 8) „automatyczne uwierzytelnianie” oznacza uwierzytelnienie pojazdu w punkcie ładowania za pomocą złącza do ładowania lub telematyki;
- 9) „przystępność danych” oznacza istnienie danych w cyfrowym formacie nadającym się do odczytu maszynowego;
- 10) „pojazd elektryczny o napędzie bateryjnym” oznacza pojazd elektryczny napędzany wyłącznie silnikiem elektrycznym, niewyposażony w dodatkowe źródło napędu;

- 11) „ładowanie dwukierunkowe” oznacza operację inteligentnego ładowania, w której kierunek przepływu energii elektrycznej można odwrócić, co umożliwia przepływy energii elektrycznej z akumulatora do punktu ładowania, z którym jest połączony;
- 12) „złącze” oznacza interfejs fizyczny między punktem ładowania lub tankowania a pojazdem służący do przepływu paliwa lub wymiany energii elektrycznej;
- 13) „zarobkowy transport lotniczy” oznacza zarobkowy transport lotniczy zdefiniowany w art. 3 pkt 24 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139¹;
- 14) „kontenerowiec” oznacza statek zaprojektowany wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie;
- 15) „płatność umowna” oznacza płatność z tytułu korzystania z usługi ładowania lub tankowania paliw pobieraną od użytkownika końcowego przez dostawcę usług w zakresie mobilności na podstawie umowy zawartej między użytkownikiem końcowym a dostawcą usług w zakresie mobilności;

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- 16) „użytkownik danych” oznacza organ publiczny, organ administracji drogowej, operatora drogowego, operatora punktu ładowania i tankowania paliwa, organizację badawczą lub pozarządową, dostawcę usług w zakresie mobilności, platformę e-roamingu, dostawcę map cyfrowych lub inny podmiot zainteresowany wykorzystywaniem danych do dostarczania informacji, tworzenia usług lub prowadzenia badań lub analiz w zakresie infrastruktury paliw alternatywnych;
- 17) „połączony cyfrowo punkt ładowania” oznacza punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym oraz komunikować się dwukierunkowo z siecią elektroenergetyczną i pojazdem elektrycznym oraz który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej;
- 18) „operator systemu dystrybucyjnego” oznacza operatora systemu dystrybucyjnego zdefiniowanego w art. 2 pkt 29 dyrektywy (UE) 2019/944;
- 19) „dystrybutor” oznacza dystrybutora zdefiniowanego w art. 3 pkt 43 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858¹;
- 20) „dane dynamiczne” oznaczają dane, które często lub regularnie podlegają zmianom;
- 21) „elektryczny system drogowy” oznacza instalację fizyczną wzdłuż drogi służącą dostarczaniu energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego będącego w ruchu;

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- 22) „pojazd elektryczny” oznacza pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno nieperyferyjne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz;
- 23) „zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju” oznacza zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju na stanowiskach kontaktowych samolotów lub stanowiskach oddalonych samolotów przy wykorzystaniu standardowego stałego lub ruchomego interfejsu;
- 24) „użytkownik końcowy” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która nabywa paliwo alternatywne w celu bezpośredniego wykorzystania w pojeździe;
- 25) „e-roaming” oznacza wymianę danych i płatności pomiędzy operatorem punktu ładowania lub punktu tankowania paliw a dostawcą usług w zakresie mobilności, od którego użytkownik końcowy nabywa usługę ładowania lub tankowania;
- 26) „platforma do e-roamingu” oznacza platformę łączącą uczestników rynku, w szczególności dostawców usług w zakresie mobilności i operatorów punktów ładowania lub tankowania paliw, w celu umożliwienia świadczenia usług między nimi, w tym usługi e-roamingu;
- 27) „norma europejska” oznacza normę europejską zdefiniowaną w art. 2 pkt 1) lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;
- 28) „lotnictwo ogólne” oznacza wszystkie operacje lotnictwa cywilnego inne niż regularne przewozy lotnicze i nieregularne operacje transportu lotniczego za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu;

- 29) „pojemność brutto” (GT) oznacza pojemność brutto zdefiniowaną w art. 3 lit. e) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757¹;
- 30) „pojazd ciężki” oznacza pojazd silnikowy kategorii M₂ zdefiniowany w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (ii), pojazd silnikowy kategorii M₃ zdefiniowany w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (iii), pojazd silnikowy kategorii N₂ zdefiniowany w art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (ii) lub pojazd silnikowy kategorii N₃ zdefiniowany w art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 31) „punkt ładowania o dużej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy wyjściowej większej niż 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego;
- 32) „pasażerska jednostka szybka” oznacza jednostkę szybką zdefiniowaną w prawie 1 rozdziału X Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., przewożącej ponad 12 pasażerów;
- 33) „pojazd lekki” oznacza pojazd silnikowy kategorii M₁ zdefiniowany w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (i) lub pojazd silnikowy kategorii N₁ zdefiniowany w art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 34) „skroplony metan” oznacza LNG, skroplony biogaz lub syntetyczny skroplony metan, w tym mieszanki tych paliw;

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

- 35) „producent” oznacza producenta zdefiniowanego w art. 3 pkt 40 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 36) „dostawca usług w zakresie mobilności” oznacza osobę prawną, która świadczy usługi za wynagrodzeniem na rzecz użytkownika końcowego, w tym sprzedaje usługi ładowania lub tankowania paliw;
- 37) „punkt ładowania o normalnej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy wyjściowej nieprzekraczającej 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego;
- 38) „krajowy punkt dostępu” oznacza cyfrowy interfejs utworzony przez dane państwo członkowskie, stanowiący punkt kompleksowego dostępu do danych;
- 39) „operator punktu ładowania” oznacza podmiot odpowiedzialny za zarządzanie punktem ładowania i jego obsługę, świadczący usługę ładowania na rzecz użytkowników końcowych, w tym w imieniu i na rzecz dostawcy usług w zakresie mobilności;
- 40) „operator punktu tankowania paliw” oznacza podmiot odpowiedzialny za zarządzanie punktem tankowania paliw i jego obsługę, świadczący usługę tankowania paliw na rzecz użytkowników końcowych, w tym w imieniu i na rzecz dostawcy usług w zakresie mobilności;
- 41) „statek pasażerski” oznacza statek przewożący więcej niż 12 pasażerów, w tym statki wycieczkowe, pasażerskie jednostki szybkie i statki pasażerskie typu ro-ro;

- 42) „usługa płatnicza” oznacza usługę płatniczą zdefiniowaną w art. 4 pkt 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2366¹;
- 43) „pojazd hybrydowy typu plug-in” oznacza pojazd elektryczny wyposażony w konwencjonalny silnik spalinowy połączony z elektrycznym układem napędowym, który można ładować z wykorzystaniem zewnętrznego źródła energii elektrycznej;
- 44) „moc wyjściowa” oznacza teoretyczną maksymalną moc, wyrażoną w kW, którą może dostarczyć punkt, stacja lub strefa ładowania lub instalacja zasilania energią elektryczną z lądu do pojazdów lub statków podłączonych do danego punktu lub danej stacji, strefy lub instalacji ładowania;
- 45) „ogólnodostępna infrastruktura paliw alternatywnych” oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiektach dostępnych dla ogółu społeczeństwa, niezależnie od tego, czy znajdują się one na terenie publicznym czy prywatnym, czy obowiązują ograniczenia lub warunki wstępu na dany teren lub do danego obiektu oraz niezależnie od mających zastosowanie warunków użytkowania danej infrastruktury paliw alternatywnych;
- 46) „kod szybkiej reakcji (kod QR)” oznacza kodowanie i wizualizację danych zgodne z normą ISO/IEC 18004:2015;

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2366 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie usług płatniczych w ramach rynku wewnętrznego, zmieniająca dyrektywy 2002/65/WE, 2009/110/WE, 2013/36/UE i rozporządzenie (UE) nr 1093/2010 oraz uchylająca dyrektywę 2007/64/WE (Dz.U. L 337 z 23.12.2015, s. 35).

- 47) „ładowanie na zasadzie ad hoc” oznacza usługę ładowania nabytą przez użytkownika końcowego bez konieczności zarejestrowania się u operatora danego punktu ładowania, zawarcia z nim pisemnej umowy lub nawiązania z nim stosunków handlowych wykraczających poza zwykły zakup usługi ładowania;
- 48) „punkt ładowania” oznacza stały lub ruchomy, podłączony do sieci lub niepodłączony do sieci interfejs fizyczny służący do przesyłania energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego i który może być wyposażony w jedno lub więcej złączy różnych rodzajów, ale za pomocą którego można ładować jednocześnie tylko jeden pojazd elektryczny, z wyłączeniem urządzeń o mocy wyjściowej mniejszej lub równej 3,7 kW, których zasadniczym celem nie jest ładowanie pojazdów elektrycznych;
- 49) „punkt, stacja lub strefa ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich” oznaczają punkt, stację lub strefę ładowania przeznaczone do ładowania pojazdów lekkich ze względu na szczególne cechy projektowe złączy/wtyczek lub cechy projektowe przestrzeni parkingowej przylegającej do punktu, stacji lub strefy ładowania;
- 50) „punkt, stacja lub strefa ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich” oznaczają punkt, stację lub strefę ładowania przeznaczone do ładowania pojazdów ciężkich ze względu na szczególne cechy projektowe złączy/wtyczek albo cechy projektowe przestrzeni parkingowej przylegającej do punktu, stacji lub strefy ładowania, albo ze względu na oba te czynniki;
- 51) „strefa ładowania” oznacza co najmniej jedną stację ładowania w określonej lokalizacji;

- 52) „stacja ładowania” oznacza fizyczną instalację w określonej lokalizacji, składającą się z co najmniej jednego punktu ładowania;
- 53) „usługa ładowania” oznacza sprzedaż lub dostarczenie energii elektrycznej, wraz z powiązanymi usługami, za pomocą ogólnodostępnego punktu ładowania;
- 54) „sesja ładowania” oznacza pełny proces ładowania pojazdu w ogólnodostępnym punkcie ładowania od momentu podłączenia pojazdu do momentu jego odłączenia;
- 55) „tankowanie paliw na zasadzie ad hoc” oznacza usługę tankowania paliw nabytą przez użytkownika końcowego bez konieczności zarejestrowania się u operatora danego punktu tankowania paliw, zawarcia z nim pisemnej umowy lub nawiązania z nim stosunków handlowych wykraczających poza zwykły zakup usługi tankowania;
- 56) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające paliwa ciekłe lub gazowe za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe, pociągu, statku lub samolocie;
- 57) „usługa tankowania paliw” oznacza sprzedaż lub dostarczenie paliw ciekłych lub gazowych za pomocą ogólnodostępnego punktu tankowania paliw;
- 58) „sesja tankowania paliw” oznacza pełny proces tankowania pojazdu w ogólnodostępnym punkcie tankowania paliw od momentu podłączenia pojazdu do momentu jego odłączenia;

- 59) „stacja tankowania paliw” oznacza pojedynczą fizyczną instalację w określonej lokalizacji, składającą się z co najmniej jednego punktu tankowania paliw;
- 60) „organ regulacyjny” oznacza organ regulacyjny wyznaczony przez każde z państw członkowskich zgodnie z art. 57 ust. 1 dyrektywy (UE) 2019/944;
- 61) „energia odnawialna” oznacza energię z odnawialnych źródeł zdefiniowaną w art. 2 akapit drugi pkt 1 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- 62) „statek pasażerski typu ro-ro” oznacza statek z urządzeniami umożliwiającymi wtaczanie na statek i wytaczanie ze statku pojazdów drogowych lub szynowych, przewożący więcej niż 12 pasażerów;
- 63) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza strefę parkingową dostępną dla kierowców przewożących towary lub osoby, która uzyskała certyfikat zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/1012¹;
- 64) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza zasilanie cumujących przy nabrzeżu statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego, stałego lub ruchomego urządzenia;
- 65) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej;

¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (EU) 2022/1012 z dnia 7 kwietnia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymagania dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów oraz procedur ich certyfikacji (Dz.U. L 170 z 28.6.2022, s. 27).

- 66) „dane statyczne” oznaczają dane, które nie podlegają częstym lub regularnym zmianom;
- 67) „sieć kompleksowa TEN-T” oznacza sieć kompleksową w rozumieniu art. 9 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 68) „sieć bazowa TEN-T” oznacza sieć bazową w rozumieniu art. 38 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 69) „port śródlądowy sieci bazowej TEN-T lub port śródlądowy sieci kompleksowej TEN-T” oznacza port śródlądowy sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 70) „port morski sieci bazowej TEN-T lub port morski sieci kompleksowej TEN-T” oznacza port morski sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 71) „operator systemu przesyłowego” oznacza operatora systemu przesyłowego zdefiniowanego w art. 2 pkt 35 dyrektywy (UE) 2019/944;
- 72) „węzeł miejski” oznacza węzeł miejski zdefiniowany w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

Artykuł 3
Wartości docelowe dotyczące infrastruktury ładowania
przeznaczonej dla elektrycznych pojazdów lekkich

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby na ich terytorium ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich były rozmieszczane w sposób proporcjonalny do upowszechnienia elektrycznych pojazdów lekkich i zapewniały tym pojazdom wystarczającą moc wyjściową.

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby na koniec każdego roku począwszy od roku ... [rok rozpoczęcia stosowania, o którym mowa w art. 26], łącznie zostały spełnione następujące wartości docelowe dotyczące mocy wyjściowej:

- a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie bateryjnym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1,3 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; oraz
- b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego typu plug-in zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 0,80 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania.

2. Jeżeli udział lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym w całkowitej flocie pojazdów lekkich zarejestrowanych na terytorium państwa członkowskiego osiągnie co najmniej 15 %, a państwo członkowskie wykaze, że wdrożenie wymogów określonych w ust. 1 akapit drugi ma negatywne skutki w tym państwie członkowskim, gdyż zniechęca do inwestycji prywatnych i nie jest już uzasadnione, państwo to może przedłożyć Komisji uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie niższych wymogów w odniesieniu do poziomu całkowitej mocy wyjściowej lub zaprzestanie stosowania takich wymogów.
3. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania uzasadnionego wniosku złożonego na podstawie ust. 2 Komisja przyjmuje decyzję, która w każdym przypadku zawiera uzasadnienie.
4. Państwa członkowskie zapewniają minimalne pokrycie ogólnodostępnymi punktami ładowania przeznaczonymi dla elektrycznych pojazdów lekkich w sieci drogowej na swoim terytorium.

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich i spełniające poniższe wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między tymi strefami wynosiła 60 km:
 - (i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 400 kW w tym co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;

- (ii) do dnia 31 grudnia 2027 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW w tym co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
- b) wzdłuż drogowej sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich i spełniające poniższe wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między tymi strefami wynosiła 60 km:
 - (i) do dnia 31 grudnia 2027 r., na co najmniej 50 % długości drogowej sieci kompleksowej TEN-T, każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW w tym co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - (ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW w tym co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - (iii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW w tym co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.

5. Przy obliczaniu odsetka długości drogowej sieci kompleksowej TEN-T, o którym mowa w ust. 4 lit. b) ppkt (i), uwzględnia się następujące elementy:
- a) do obliczenia mianownika – całkowitą długość drogowej sieci kompleksowej TEN-T na terytorium danego państwa członkowskiego;
 - b) do obliczenia licznika – łączną długość odcinków drogowej sieci kompleksowej TEN-T między dwiema ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla elektrycznych pojazdów lekkich spełniającymi wymogi określone odpowiednio w ust. 4 lit. b) pkt (i), z wyłączeniem wszelkich odcinków drogowej sieci kompleksowej TEN-T między dwiema strefami ładowania oddalonymi od siebie o więcej niż 60 km.
6. Pojedyncza ogólnodostępna strefa ładowania przeznaczona dla elektrycznych pojazdów lekkich może zostać oddana do użytku wzdłuż sieci drogowej TEN-T dla obu kierunków jazdy, pod warunkiem że:
- a) jest ona łatwo dostępna z obu kierunków jazdy;
 - b) jest ona odpowiednio oznakowana; oraz
 - c) wymogi określone w ust. 4 w zakresie maksymalnej odległości między strefami ładowania, całkowitej mocy wyjściowej strefy ładowania, liczby punktów ładowania i mocy wyjściowej pojedynczych punktów ładowania w odniesieniu do jednego kierunku jazdy są spełnione dla obu kierunków jazdy.

7. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 niniejszego artykułu, wzdłuż dróg sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym dobowym natężeniu ruchu wynoszącym mniej niż 8500 pojazdów lekkich oraz jeżeli rozwój infrastruktury nie może być uzasadniony społeczno-gospodarczymi kosztami i korzyściami, państwa członkowskie mogą postanowić, że ogólnodostępna strefa ładowania przeznaczona dla elektrycznych pojazdów lekkich będzie obsługiwać oba kierunki jazdy, pod warunkiem że spełnione są wymogi określone w ust. 4 niniejszego artykułu pod względem maksymalnej odległości między strefami ładowania, całkowitej mocy wyjściowej strefy ładowania, liczby punktów ładowania i mocy wyjściowej pojedynczych punktów ładowania mające zastosowanie do jednego kierunku jazdy oraz że strefa ładowania jest łatwo dostępna z obu kierunków jazdy i jest odpowiednio oznakowana. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przypadkach, w których skorzystały z odstępstwa, o którym mowa w niniejszym ustępie. Państwa członkowskie przeprowadzają przegląd tych przypadków co dwa lata w ramach krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15.

8. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 niniejszego artykułu wzdłuż dróg sieci TEN-T o łącznym średnim rocznym dobowym natężeniu ruchu wynoszącym mniej niż 8500 pojazdów lekkich oraz jeżeli rozmieszczenia infrastruktury nie można uzasadnić społeczno-gospodarczymi kosztami i korzyściami, państwa członkowskie mogą zmniejszyć o maksymalnie 50 % całkowitą moc wyjściową ogólnodostępnej strefy ładowania przeznaczonej dla pojazdów lekkich, wymaganą zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu, pod warunkiem że strefa ładowania obsługuje tylko jeden kierunek jazdy oraz że spełnione są pozostałe wymogi określone w ust. 4 niniejszego artykułu dotyczące maksymalnej odległości między strefami ładowania, liczby punktów ładowania i mocy wyjściowej pojedynczych punktów ładowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przypadkach, w których skorzystały z odstępstwa, o którym mowa w niniejszym ustępie. Państwa członkowskie przeprowadzają przegląd tych przypadków co dwa lata w ramach krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15.
9. Na zasadzie odstępstwa od wymogu dotyczącego maksymalnej odległości 60 km między ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla pojazdów lekkich określonego w ust. 4 lit. a) i b) niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą dopuścić większą odległość, nieprzekraczającą 100 km, dla takich stref ładowania wzdłuż dróg sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym dobowym natężeniu ruchu wynoszącym mniej niż 3 000 pojazdów lekkich, pod warunkiem że odległość między strefami ładowania jest odpowiednio oznakowana. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przypadkach, w których skorzystały z odstępstwa, o którym mowa w niniejszym ustępie. Państwa członkowskie przeprowadzają przegląd tych przypadków co dwa lata w ramach krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15.

10. Jeżeli państwo członkowskie powiadomiło Komisję, że skorzystało z odstępstwa, o którym mowa w ust. 7, wymogi określone w ust. 4 lit. a) i b) dotyczące maksymalnej odległości między strefami ładowania uznaje się za spełnione.
11. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków drogowej sieci bazowej TEN-T i drogowej sieci kompleksowej TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w ust. 4 lit. a) i b).

Artykuł 4

Wartości docelowe dotyczące infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów ciężkich

1. Państwa członkowskie zapewniają minimalne pokrycie ogólnodostępnymi punktami ładowania przeznaczonymi dla elektrycznych pojazdów ciężkich na swoim terytorium.

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) do dnia 31 grudnia 2025 r. na co najmniej 15 % długości sieci drogowej TEN-T w każdym kierunku ruchu oddano do użytku ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich, a każda strefa ładowania oferowała moc wyjściową wynoszącą co najmniej 1 400 kW w tym co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;

- b) do dnia 31 grudnia 2027 r. na co najmniej 50 % długości sieci drogowej TEN-T w każdym kierunku ruchu oddano do użytku ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich, a każda strefa ładowania:
 - (i) wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 2 800 kW w tym co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;
 - (ii) wzdłuż drogowej sieci kompleksowej TEN-T zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 400 kW w tym co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;
- c) do dnia 31 grudnia 2030 r. wzdłuż drogowej sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich oddano do użytku w każdym kierunku ruchu, a odległość między nimi wynosiła maksymalnie 60 km, a każda strefa ładowania oferowała moc wyjściową wynoszącą co najmniej 3 600 kW w tym co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;
- d) do dnia 31 grudnia 2030 r. wzdłuż drogowej sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich oddano do użytku w każdym kierunku ruchu, a odległość między nimi wynosiła maksymalnie 100 km, a każda strefa ładowania oferowała moc wyjściową wynoszącą co najmniej 1500 kW w tym co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;

- e) do dnia 31 grudnia 2027 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu oddano do użytku co najmniej dwie ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 100 kW;
- f) do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu oddano do użytku co najmniej cztery ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 100 kW;
- g) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 900 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
- h) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 800 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.

2. Przy obliczaniu odsetka długości sieci drogowej TEN-T, o którym mowa w ust. 1 lit. a) i b), uwzględnia się następujące elementy:

- a) do obliczenia mianownika – całkowitą długość sieci drogowej TEN-T na terytorium danego państwa członkowskiego;

- b) do obliczenia licznika – łączną długość odcinków sieci drogowej TEN-T między dwiema ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla elektrycznych pojazdów ciężkich spełniającymi wymogi określone odpowiednio w ust. 1 lit. a) lub b), z wyłączeniem wszelkich odcinków sieci drogowej TEN-T między dwiema strefami ładowania oddalonymi od siebie o więcej niż 120 km.
3. Pojedyncza ogólnodostępna strefa ładowania przeznaczona dla elektrycznych pojazdów ciężkich może zostać oddana do użytku wzdłuż sieci drogowej TEN-T dla obu kierunków jazdy, pod warunkiem że:
- a) jest ona łatwo dostępna z obu kierunków jazdy;
 - b) jest ona odpowiednio oznakowana; oraz
 - c) wymogi określone w ust. 1 w zakresie maksymalnej odległości między strefami ładowania, całkowitej mocy wyjściowej strefy ładowania, liczby punktów ładowania i mocy wyjściowej pojedynczych punktów w odniesieniu do jednego kierunku jazdy są spełnione dla obu kierunków jazdy.

4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, wzdłuż dróg sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym dobowym natężeniu ruchu wynoszącym mniej niż 2000 pojazdów ciężkich oraz jeżeli rozwój infrastruktury nie może być uzasadniony społeczno-gospodarczymi kosztami i korzyściami, państwa członkowskie mogą postanowić, że ogólnodostępna strefa ładowania przeznaczona dla elektrycznych pojazdów ciężkich będzie obsługiwać oba kierunki jazdy, pod warunkiem że spełnione są wymogi określone w ust. 1 niniejszego artykułu pod względem maksymalnej odległości między strefami ładowania, całkowitej mocy wyjściowej strefy ładowania, liczby punktów ładowania i mocy wyjściowej pojedynczych punktów ładowania mające zastosowanie do jednego kierunku jazdy oraz że strefa ładowania jest łatwo dostępna z obu kierunków jazdy i jest odpowiednio oznakowana. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przypadkach, gdy skorzystały z odstępstwa, o którym mowa w niniejszym ustępie. Państwa członkowskie dokonują przeglądu tych przypadków co dwa lata w ramach krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu wzdłuż dróg sieci TEN-T o łącznym średnim rocznym dobowym natężeniu ruchu wynoszącym mniej niż 2000 pojazdów ciężkich oraz jeżeli rozmieszczenia infrastruktury nie można uzasadnić społeczno-gospodarczymi kosztami i korzyściami, państwa członkowskie mogą zmniejszyć o maksymalnie 50 % całkowitą moc wyjściową ogólnodostępnej strefy ładowania przeznaczonej dla elektrycznych pojazdów ciężkich, wymaganą zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, pod warunkiem że ta strefa ładowania obsługuje tylko jeden kierunek jazdy oraz że spełnione są pozostałe wymogi określone w ust. 1 niniejszego artykułu dotyczące maksymalnej odległości między strefami ładowania, liczby punktów ładowania i mocy wyjściowej pojedynczych punktów ładowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przypadkach, gdy skorzystały z odstępstwa, o którym mowa w niniejszym ustępie. Państwa członkowskie dokonują przeglądu tych przypadków co dwa lata w ramach krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15.
6. Na zasadzie odstępstwa od wymogu dotyczącego maksymalnej odległości 60 km między ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla elektrycznych pojazdów ciężkich określonego w ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą dopuścić większą odległość, nieprzekraczającą 100 km, dla takich stref ładowania wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T o całkowitym średnim rocznym dobowym natężeniu ruchu wynoszącym mniej niż 800 pojazdów ciężkich, pod warunkiem że odległość między strefami ładowania jest odpowiednio oznakowana. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przypadkach, gdy skorzystały z odstępstw, o których mowa w niniejszym ustępie. Państwa członkowskie dokonują przeglądu tych przypadków co dwa lata w ramach krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15.

7. Jeżeli państwo członkowskie powiadomiło Komisję, że skorzystało z odstępstwa, o którym mowa w ust. 6, wymóg określony w ust. 1 lit. c) dotyczący maksymalnej odległości między strefami ładowania uznaje się za spełniony.
8. Na zasadzie odstępstwa od wymogów określonych w ust. 1 lit. a), b), c) i d), dotyczących całkowitej mocy wyjściowej ogólnodostępnych stref ładowania przeznaczonych dla elektrycznych pojazdów ciężkich, oraz wymogu określonego w ust. 1 lit. c) dotyczącego maksymalnej odległości między tymi strefami ładowania, Cypr może przedłożyć Komisji uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie niższych wymogów w zakresie poziomu całkowitej mocy wyjściowej ogólnodostępnych stref ładowania przeznaczonych dla elektrycznych pojazdów ciężkich lub na stosowanie większej maksymalnej odległości, do 100 km, między tymi strefami ładowania, lub obu tych odstępstw, pod warunkiem że taki wniosek, jeżeli zostanie zatwierdzony, nie utrudni ruchu elektrycznych pojazdów ciężkich w tym państwie członkowskim.

W terminie sześciu miesięcy od otrzymania uzasadnionego wniosku złożonego zgodnie z akapitem pierwszym, Komisja przyjmuje decyzję, która w każdym przypadku zawiera uzasadnienie. Zezwolenie udzielone Cyprovi na podstawie takiej decyzji jest ważne maksymalnie przez cztery lata. Jeżeli Cypr zamierza przedłużyć ważność zezwolenia, może przedłożyć Komisji kolejny uzasadniony wniosek przed wygaśnięciem zezwolenia.

9. Do dnia 31 grudnia 2030 r. sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków drogowej sieci bazowej TEN-T i drogowej sieci kompleksowej TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości między strefami ładowania, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d). Przed tą datą odcinkom transgranicznym poświęca się szczególną uwagę, a sąsiadujące państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, aby przestrzegać tych maksymalnych odległości, od momentu gdy oddadzą do użytku infrastrukturę ładowania wzdłuż transgranicznych odcinków sieci drogowej TEN-T.

Artykuł 5

Infrastruktura ładowania

1. W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie pojazdów elektrycznych na zasadzie ad hoc.

W ogólnodostępnych punktach ładowania oddanych do użytku od dnia ... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26], ładowanie na zasadzie ad hoc należy umożliwić przy użyciu instrumentu płatniczego powszechnie stosowanego w Unii. W tym celu operatorzy punktów ładowania akceptują w tych punktach ładowania płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

- a) czytnika kart płatniczych;

- b) urządzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych;
- c) w przypadku ogólnodostępnych punktów ładowania o mocy wyjściowej poniżej 50 kW – urządzeń korzystających z połączenia internetowego i umożliwiających bezpieczne transakcje płatnicze, takich jak urządzenia generujące specjalny kod szybkiej reakcji.

Od dnia 1 stycznia 2027 r. operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne punkty ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 50 kW oddane do użytku wzdłuż sieci drogowej TEN-T lub na bezpiecznych i chronionych parkingach, w tym punkty ładowania oddane do użytku przed dniem ... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26], spełniały wymogi określone w lit. a) lub b).

Pojedynczy terminal płatniczy lub jedno urządzenie płatnicze, o których mowa w akapicie drugim, może obsługiwać kilka ogólnodostępnych punktów ładowania w danej strefie ładowania.

Wymagania określone w niniejszym ustępie nie dotyczą ogólnodostępnych punktów ładowania, w których nie wymaga się płatności za usługę ładowania.

2. Operatorzy punktów ładowania, którzy oferują automatyczne uwierzytelnianie w prowadzonych przez nich ogólnodostępnych punktach ładowania, zapewniają aby użytkownicy końcowi zawsze mieli prawo nieskorzystania z automatycznego uwierzytelniania i mogli zamiast tego ładować swój pojazd na zasadzie ad hoc, jak przewidziano w ust. 1, albo skorzystać z innego, opartego na umowie rozwiązania w zakresie ładowania oferowanego w danym punkcie ładowania. Operatorzy punktów ładowania wyraźnie informują użytkowników końcowych o takiej możliwości i oferują korzystanie z niego w wygodny sposób w każdym prowadzonym przez nich ogólnodostępnym punkcie ładowania, w którym udostępniają automatyczne uwierzytelnianie.
3. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i w sposób przejrzysty porównywalne, transparentne i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach poziom cen może być jednak różnicowany, jednak tylko w przypadkach, gdy jest to proporcjonalne i obiektywnie uzasadnione.
4. W ogólnodostępnych punktach ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 50 kW cena ad hoc pobierana przez operatora opiera się na cenie za kWh dostarczonej energii elektrycznej. Ponadto operatorzy punktów ładowania mogą pobierać opłatę za użytkowanie jako cenę za minutę, aby zniechęcić do długiego zajmowania punktu ładowania.

Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 50 kW umieszczają na stacjach ładowania informację o cenie ad hoc za kWh oraz ewentualną opłatę za użytkowanie wyrażoną w postaci ceny za minutę, tak aby informacje te były znane użytkownikom końcowym przed rozpoczęciem sesji ładowania i by ułatwić im porównywanie cen.

Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania o mocy wyjściowej poniżej 50 kW udostępniają w sposób wyraźny i łatwo dostępny na obsługiwanych przez siebie stacjach ładowania informacje na temat ceny ad hoc, wraz ze wszystkimi składnikami ceny, tak aby informacje te były znane użytkownikom końcowym przed rozpoczęciem sesji ładowania i by ułatwić im porównywanie cen. Mające zastosowanie elementy cenowe przedstawia się w następującej kolejności:

- cena za kWh;
- cena za minutę;
- cena za sesję; oraz
- wszelkie inne stosowane składniki cenowe.

Akapity pierwszy i drugi mają zastosowanie do wszystkich punktów ładowania oddanych do użytku od dnia ... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26].

5. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych muszą być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszelkie informacje o cenie odnoszące się do planowanej sesji ładowania, wyraźnie rozróżniając wszystkie składniki ceny, w tym obowiązujące koszty e-roamingu oraz inne stosowane przez nich opłaty lub należności. Opłaty te muszą być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Dostawcy usług w zakresie mobilności nie stosują dodatkowych opłat za e-roaming transgraniczny.
6. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich organy regularnie monitorowały rynek infrastruktury ładowania, a zwłaszcza przestrzeganie ust. 3 i 5 przez operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności. Państwa członkowskie starają się też zapewnić, aby ich organy regularnie monitorowały ewentualne nieuczciwe praktyki handlowe, które szkodzą konsumentom.
7. Do dnia ... [6 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] operatorzy punktów ładowania zapewnią aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne punkty ładowania były połączonymi cyfrowo punktami ładowania.
8. Operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne punkty ładowania zbudowane po dniu ... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] lub zmodernizowane po dniu ... [sześć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] umożliwiały inteligentne ładowanie.

9. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki, aby na parkingach i w miejscach obsługi podróżnych wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych dokładna lokalizacja infrastruktury paliw alternatywnych była odpowiednio oznakowana.
10. Do dnia ... [jeden rok od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26], operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania zapewnią aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne punkty ładowania na prąd stały miały na stałe zainstalowany kabel do ładowania.
11. Jeżeli operator punktu ładowania nie jest jego właścicielem, właściciel, zgodnie ze wzajemnymi ustaleniami, udostępnia operatorowi punkt ładowania posiadający cechy techniczne umożliwiające operatorowi spełnienie wymagań określonych w ust. 2, 7, 8 i 10.

Artykuł 6

Wartości docelowe dotyczące infrastruktury tankowania wodoru przeznaczonej dla pojazdów drogowych

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. na ich terytorium oddano do użytku minimalną liczbę ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru.

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. rozmieszczone były wzdłuż bazowej sieci TEN-T, w odległości nie większej niż co 200 km, ogólnodostępne stacje tankowania wodoru zaprojektowane do minimalnej łącznej przepustowości 1 t/dzień, wyposażone co najmniej w dystrybutor pod ciśnieniem 700 barów.

Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadzono analizę w celu określenia najlepszej lokalizacji, w ramach której w szczególności rozważa się możliwość oddania do użytku takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których zaopatrywane w wodór mogłyby być również inne środki transportu.

Państwa członkowskie określają w krajowych ramach polityki jasną liniową ścieżkę rozwoju prowadzącą do osiągnięcia wartości docelowych na 2030 r., wraz z jasną orientacyjną wartością docelową na 2027 r., który zapewni wystarczające pokrycie sieci bazowej TEN-T w celu zaspokojenia rosnących potrzeb rynku.

2. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków sieci bazowej TEN-T nie była przekroczona maksymalna odległość, o której mowa w ust. 1 akapit drugi.
3. Operator ogólnodostępnej stacji tankowania paliw lub – jeżeli operator nie jest właścicielem – właściciel danej stacji zapewnia, zgodnie ze wzajemnymi ustaleniami, aby stacja umożliwiała obsługę pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich.

4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T o łącznym średnim rocznym dobowym natężeniu ruchu wynoszącym mniej niż 2000 pojazdów ciężkich oraz jeżeli rozmieszczenia infrastruktury nie można uzasadnić społeczno-gospodarczymi kosztami i korzyściami, państwa członkowskie mogą zmniejszyć o maksymalnie 50 % przepustowość ogólnodostępnej stacji tankowania wodoru, wymaganą zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, pod warunkiem że wymogi określone w tym ustępie dotyczące maksymalnej odległości między punktami tankowania wodoru i ciśnienia w dystrybutorze są przestrzegane. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przypadkach, gdy skorzystały z odstępstwa, o którym mowa w niniejszym ustępie. Państwa członkowskie dokonują przeglądu tych przypadków co dwa lata w ramach krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15.
5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli koszty oddania infrastruktury do użytku są niewspółmierne do korzyści, również środowiskowych, państwa członkowskie mogą odstąpić od stosowania przepisów ust. 1 niniejszego artykułu w odniesieniu do:
- a) najbardziej oddalonych regionów Unii, o których mowa w art. 349 TFUE; lub
 - b) wysp objętych definicją małych systemów połączonych lub małych systemów wydzielonych zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/944.

Państwa członkowskie przekazują wówczas Komisji uzasadnienie swojej decyzji i udostępniają wszystkie odpowiednie informacje w krajowych ramach polityki.

Artykuł 7
Infrastruktura tankowania wodoru

1. W obsługiwanych przez nich ogólnodostępnych punktach tankowania paliw operatorzy punktów tankowania wodoru umożliwiają użytkownikom końcowym tankowanie paliw na zasadzie ad hoc.

Tankowanie paliw na zasadzie ad hoc musi być możliwe we wszystkich ogólnodostępnych punktach tankowania wodoru przy użyciu instrumentu płatniczego powszechnie stosowanego w Unii. W tym celu operatorzy tych punktów akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

- a) czytnika kart płatniczych;
- b) urządzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych.

Dla ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru oddanych do użytku po dniu... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] wymogi określone w niniejszym ustępie mają zastosowanie od momentu oddania ich do użytku. Dla ogólnodostępnych punktów tankowania paliw oddanych do użytku przed dniem ... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] wymogi określone w niniejszym ustępie stosuje się od dnia ... [sześć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26].

Jeżeli operator punktu tankowania wodoru nie jest jego właścicielem, właściciel, zgodnie z wzajemnymi ustaleniami, udostępnia operatorowi punkty tankowania wodoru posiadające cechy techniczne umożliwiające operatorowi spełnienie wymagań określonych w niniejszym ustępie.

2. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru muszą być rozsądne, łatwo i w sposób przejrzysty porównywalne, transparentne i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach poziom cen może być różnicowany, jednak tylko w przypadkach, gdy różnicowanie jest obiektywnie uzasadnione.
3. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru wyraźnie umieszczają na obsługiwanych przez nich ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru informacje na temat ceny ad hoc za kilogram, tak aby informacje te były znane użytkownikom końcowym przed rozpoczęciem tankowania i by ułatwić im porównywanie cen.

4. Operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru mogą świadczyć konsumentom usługi tankowania wodoru na podstawie umów, w tym w imieniu i na rzecz innych dostawców usług w zakresie mobilności. Dostawcy usług w zakresie mobilności stosują wobec użytkowników końcowych ceny, które są rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji tankowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszelkie informacje o cenie odnoszące się do planowanej sesji tankowania, wyraźnie rozróżniając wszystkie składniki ceny pobierane przez operatora punktu tankowania wodoru, w tym obowiązujące koszty e-roamingu oraz inne stosowane przez nich opłaty lub należności.

Artykuł 8

Infrastruktura tankowania skroplonego metanu przeznaczona dla pojazdów transportu drogowego

Do dnia 31 grudnia 2024 r. państwa członkowskie zapewniają, aby oddano do użytku odpowiednią liczbę ogólnodostępnych punktów tankowania skroplonego metanu, przynajmniej wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić silnikowym pojazdom ciężarowym napędzanym skroplonym metanem poruszanie się po całej Unii, gdziekolwiek istnieje zapotrzebowanie, chyba że koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.

Artykuł 9

Wartości docelowe dotyczące zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich należących do sieci TEN-T minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i morskich statków pasażerskich.

W tym celu państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do dnia 31 grudnia 2029 r.:

- a) porty morskie należące do sieci bazowej TEN-T i porty morskie należące do sieci kompleksowej TEN-T, w których w ciągu ostatnich trzech lat średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich kontenerowców o pojemności powyżej 5 000 ton brutto, cumujących przy nabrzeżu, wynosi ponad 100, były przygotowane do dostarczania każdego roku zasilania energią elektryczną z lądu w odniesieniu do co najmniej 90 % całkowitej liczby zawinięć do portu morskich kontenerowców o pojemności powyżej 5 000 ton brutto cumujących przy nabrzeżu tego portu morskiego;
- b) porty morskie należące do sieci bazowej TEN-T i porty morskie należące do sieci kompleksowej TEN-T, w których w ciągu ostatnich trzech lat średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich statków pasażerskich typu ro-ro o pojemności powyżej 5 000 ton brutto oraz morskich pasażerskich jednostek szybkich o pojemności powyżej 5 000 ton brutto, cumujących przy nabrzeżu, wynosi ponad 40, były przygotowane do dostarczania każdego roku zasilania energią elektryczną z lądu w odniesieniu do co najmniej 90 % całkowitej liczby zawinięć do portu morskich statków pasażerskich typu ro-ro o pojemności powyżej 5 000 ton brutto oraz morskich pasażerskich jednostek szybkich o pojemności powyżej 5 000 ton brutto, cumujących przy nabrzeżu tego portu morskiego;

c) porty morskie należące do sieci bazowej TEN-T i porty morskie należące do sieci kompleksowej TEN-T, w których w ciągu ostatnich trzech lat średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich statków pasażerskich o pojemności powyżej 5 000 ton brutto innych niż morskie statki pasażerskie typu ro-ro oraz morskie pasażerskie jednostki szybkie, cumujących przy nabrzeżu, wynosi ponad 25, są przygotowane do dostarczania każdego roku zasilania energią elektryczną z lądu w odniesieniu do co najmniej 90 % całkowitej liczby zawinięć do portu morskich statków pasażerskich o pojemności powyżej 5 000 ton brutto innych niż morskie statki pasażerskie typu ro-ro oraz morskie pasażerskie jednostki szybkie, cumujących przy nabrzeżu tego portu morskiego.

2. Zawinięcia statków, o których mowa w art. 6 ust. 5 lit. a), b), c), e) i g) rozporządzenia (UE) 2023/...⁺, nie są uwzględniane w celu określenia całkowitej liczby zawinięć do portu statków cumujących przy nabrzeżu danego portu morskiego zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.
3. Jeżeli port morski należący do sieci bazowej TEN-T lub port morski należący do sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, w jednym z regionów najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 TFUE, lub na terytorium Ceuty i Melilli, które nie są bezpośrednio podłączone do europejskiej sieci elektroenergetycznej, lub w przypadku regionu najbardziej oddalonego lub Ceuty i Melilli – do sieci elektroenergetycznej sąsiedniego państwa, ust. 1 niniejszego artykułu nie ma zastosowania do czasu utworzenia takiego połączenia lub uzyskania wystarczającej zdolności wytwarzania energii elektrycznej lokalnie z niekopalnych źródeł energii, by zaspokoić, odpowiednio, potrzeby danej wyspy, regionu najbardziej oddalonego lub Ceuty i Melilli.

⁺ Dz.U.: Proszę wstawić w tekście numer rozporządzenia zawartego w dokumencie PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

Artykuł 10

Wartości docelowe dotyczące zasilania energią elektryczną z lądu w portach śródlądowych

Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) do dnia 31 grudnia 2024 r. we wszystkich portach śródlądowych sieci bazowej TEN-T oddano do użytku co najmniej jedną instalację przeznaczoną do zasilania energią elektryczną z lądu statków żeglugi śródlądowej;
- b) do dnia 31 grudnia 2029 r. we wszystkich portach śródlądowych sieci kompleksowej TEN-T oddano do użytku co najmniej jedną instalację przeznaczoną do zasilania energią elektryczną z lądu statków żeglugi śródlądowej.

Artykuł 11

Wartości docelowe dotyczące dostarczania skroplonego metanu w portach morskich

1. Państwa członkowskie zapewniają, by do dnia 31 grudnia 2024 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, oddano do użytku odpowiednią liczbę punktów tankowania skroplonego metanu, by umożliwić poruszanie się morskich statków po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania skroplonego metanu, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem aspektów dotyczących rozwoju portu, istniejących punktów tankowania skroplonego metanu i rzeczywistego popytu na rynku, w tym krótko- i długoterminowego, a także innych zmian.

Artykuł 12

Wartości docelowe dotyczące dostarczania energii elektrycznej do samolotów podczas postoju

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby we wszystkich portach lotniczych sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T zagwarantowano zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju:
 - a) do dnia 31 grudnia 2024 r. na wszystkich stanowiskach kontaktowych samolotów wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego w celu przyjęcia na pokład lub wysadzenia pasażerów albo załadunku lub rozładunku towarów;
 - b) do dnia 31 grudnia 2029 r. na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego w celu przyjęcia na pokład lub wysadzenia pasażerów albo załadunku lub rozładunku towarów.
2. Państwa członkowskie mają możliwość zwolnienia portów lotniczych sieci TEN-T, z których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż średnio 10 000 lotów komercyjnych rocznie, z obowiązku zasilania energią elektryczną samolotów na wszystkich stanowiskach oddalonych samolotów.

3. Ust. 1 nie ma zastosowania do specjalnych stanowisk odladzających, stanowisk na terenie wyznaczonych stref wojskowych i stanowisk specjalnie przeznaczonych dla samolotów lotnictwa ogólnego o maksymalnej masie startowej poniżej 5,7 tony.
4. Najpóźniej od dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z ust. 1 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu bez udziału paliw kopalnych.

Artykuł 13

Infrastruktura kolejowa

W odniesieniu infrastruktury kolejowej, która nie jest objęta rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013, państwa członkowskie oceniają rozwój technologii paliw alternatywnych i systemów napędowych na odcinkach kolei, których nie można w pełni zelektryfikować ze względów technicznych lub z powodu kosztów, takich jak pociągi napędzane wodorem lub zasilane akumulatorami, oraz, w stosownych przypadkach, oceniają wszelkie potrzeby w zakresie infrastruktury ładowania i tankowania.

Artykuł 14

Krajowe ramy polityki

1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. każde państwo członkowskie przygotowuje i przekazuje Komisji projekt krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury.

2. Krajowe ramy polityki zawierają przynajmniej następujące elementy:
- a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca dostęp do infrastruktury paliw alternatywnych z uwzględnieniem transportu intermodalnego i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną i rozwój infrastruktury paliw alternatywnych na wyspach i w regionach najbardziej oddalonych;
 - b) krajowe wartości docelowe i cele na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe krajowe wartości docelowe;
 - c) polityki i środki niezbędne do zapewnienia realizacji obowiązkowych wartości docelowych i celów, o których mowa w lit. b);
 - d) planowane lub przyjęte środki na rzecz promowania rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na potrzeby flot własnych środków transportowych, w szczególności w przypadku stacji ładowania i stacji tankowania wodoru wykorzystywanych do świadczenia usług transportu publicznego oraz stacji ładowania wykorzystywanych w ramach systemu współdzielenia samochodów osobowych;
 - e) planowane lub przyjęte środki wspierające i ułatwiające rozwój stacji ładowania pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich na terenach prywatnych, które nie są ogólnodostępne;

- f) planowane lub przyjęte środki na rzecz tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich, w szczególności w odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania;
- g) planowane lub przyjęte środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy;
- h) planowane lub przyjęte środki niezbędne do zapewnienia, aby rozwój i obsługa punktów ładowania, w tym rozmieszczenie geograficzne punktów dwukierunkowego ładowania, przyczyniały się do zwiększenia elastyczności systemu energetycznego i do zwiększenia udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym;
- i) środki mające zapewnić, aby ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw alternatywnych były dostępne dla osób starszych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie (UE) 2019/882;
- j) planowane lub przyjęte środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w planowaniu infrastruktury paliw alternatywnych, wydawaniu na nią zezwoleń, udzielaniu zamówień na jej budowę i w jej eksploatacji;
- k) przegląd stanu prac, perspektyw i planów dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura skroplonego metanu i zasilania energią elektryczną z lądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności paliw takich jak wodór, amoniak, metanol i energia elektryczna;

- l) przegląd stanu prac, perspektyw i planów dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, w tym wartości docelowych, najważniejszych celów pośrednich i niezbędnego finansowania, w odniesieniu do pociągów napędzanych wodorem lub zasilanych akumulatorami na kolejowych odcinkach sieci TEN-T, które nie mogą być zelektryfikowane;
- m) przegląd stanu prac, perspektyw i planów dotyczących rozwoju w portach lotniczych infrastruktury paliw alternatywnych innej niż do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju, takiej jak infrastruktura do ładowania elektrycznego i tankowania wodoru przeznaczona dla samolotów;
- n) przegląd stanu prac, perspektyw i planów dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w żegludze śródlądowej, takich jak energia elektryczna i wodór.

3. Krajowe ramy polityki mogą zawierać następujące elementy:

- a) przegląd stanu prac, perspektyw i planów dotyczących rozwoju w portach morskich infrastruktury paliw alternatywnych, takich jak energia elektryczna i wodór, na potrzeby usług portowych określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352¹;

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1).

- b) krajowe wartości docelowe i środki służące promowaniu infrastruktury paliw alternatywnych w sieciach dróg nienależących do sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T, w szczególności w odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania;
 - c) środki w celu zagwarantowania dostępu do infrastruktury ładowania i tankowania na całym terytorium państwa członkowskiego, ze zwróceniem szczególnej uwagi na obszary wiejskie w celu zapewnienia dostępności tej infrastruktury oraz spójności terytorialnej;
 - d) środki służące zapewnieniu, by gęstość ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych dostępnej na poziomie krajowym uwzględniała gęstość zaludnienia;
 - e) krajowe wartości docelowe i cele dotyczące rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych związane z lit. a), b), c) i d), w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu nie określono obowiązkowych wartości docelowych.
4. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium.
5. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, w stosownych przypadkach, interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron.

6. W razie konieczności państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. W szczególności państwa członkowskie współpracują nad opracowaniem strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury na potrzeby transportu wodnego. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.
7. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych muszą być zgodne z odpowiednimi unijnymi zasadami pomocy państwa.
8. Każde państwo członkowskie udostępnia publicznie projekt krajowych ram polityki i na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu możliwość faktycznego udziału w jego przygotowaniu.
9. Komisja ocenia projekty krajowych ram polityki i może wydawać państwom członkowskim zalecenia. Zalecenia wydaje nie później niż sześć miesięcy po przedłożeniu projektu krajowych ram polityki, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Zalecenia mogą dotyczyć w szczególności:
 - a) poziomu ambicji wartości docelowych i celów pod kątem spełnienia zobowiązań określonych w art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 i 13;
 - b) polityk i środków na rzecz osiągnięcia krajowych wartości docelowych i celów.

10. Każde państwo członkowskie należycie uwzględnia wszelkie zalecenia Komisji w ostatecznej wersji krajowych ram polityki. Jeżeli dane państwo członkowskie nie uwzględnia zalecenia w całości lub w znacznej mierze, przedstawia pisemne wyjaśnienie Komisji.
11. Do dnia 31 grudnia 2025 r. każde państwo członkowskie przygotowuje ostateczną wersję krajowych ram polityki w łatwo zrozumiałej i czytelnej formie oraz powiadamia o tym Komisję. Komisja podaje wersję ostateczną krajowych ram polityki do wiadomości publicznej.

Artykuł 15

Sprawozdawczość krajowa

1. Do dnia 31 grudnia 2027 r., a następnie co dwa lata, każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie krajowe z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki. Sprawozdanie sporządza się w łatwo czytelnej i zrozumiałej formie, a Komisja udostępnia je publicznie.
2. Krajowe sprawozdanie z postępów zawiera informacje wymienione w załączniku I i, w odpowiednich przypadkach, odpowiednie uzasadnienie stopnia osiągnięcia krajowych wartości docelowych i celów, o których mowa w art. 14 ust. 2, a także środków, które należy podjąć, aby osiągnąć te wartości docelowe i cele w przyszłości.

3. Do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie co trzy lata, państwa członkowskie oceniają, w jaki sposób rozwój i funkcjonowanie punktów ładowania może ułatwiać udział pojazdów elektrycznych w zwiększeniu elastyczności systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz wkład w zwiększenie wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Ocena uwzględnia wszystkie rodzaje punktów ładowania, w tym oferujące inteligentne i dwukierunkowe ładowanie, o wszystkich poziomach mocy wyjściowej, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu punktu ładowania, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu energetycznego. W ocenie identyfikuje się odpowiednie środki, które należy wdrożyć, aby spełnić wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, w tym środki zapewniające spójność planowania infrastruktury z odpowiednim planowaniem sieci. W ocenie uwzględnia się wkład wszystkich zainteresowanych stron i podaje się ją do wiadomości publicznej. Każde państwo członkowskie może zwrócić się do swojego organu regulacyjnego o przeprowadzenie oceny. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają te środki w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

4. Na podstawie informacji uzyskanych od operatorów systemów przesyłowych i operatorów systemów dystrybucyjnych organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia – do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie co trzy lata – potencjalny wkład dwukierunkowego ładowania w redukcję kosztów użytkowników i kosztów systemu oraz zwiększenie udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym. Ocenę tę udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu dostosowania dostępności rozmieszczenia punktów dwukierunkowego ładowania na terenach prywatnych i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1.

Artykuł 16

Treść, struktura i format krajowych ram polityki i krajowych sprawozdań z postępów

Do dnia ... [sześć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] Komisja przyjmie wytyczne i wzory dotyczące treści, struktury i formatu krajowych ram polityki, które mają zostać przedłożone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14, oraz treści krajowych sprawozdań z postępów, które mają zostać przedłożone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 ust. 1. Komisja może przyjąć wytyczne i wzory w celu ułatwienia skutecznego stosowania w całej Unii innych przepisów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17

Przegląd krajowych ram polityki i krajowych sprawozdań z postępów

1. Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja oceni krajowe ramy polityki zgłoszone przez państwa członkowskie na podstawie art. 14 ust. 11 i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z oceny tych krajowych ram polityki i ich spójności na poziomie Unii, w tym pierwszą ocenę oczekiwanego stopnia osiągnięcia krajowych wartości docelowych i celów, o których mowa w art. 14 ust. 2.
2. Komisja ocenia krajowe sprawozdania z postępów przedłożone przez państwa członkowskie na podstawie art. 15 ust. 1 i w stosownych przypadkach wydaje państwom członkowskim zalecenia, aby zapewnić osiągnięcie celów i wypełnianie zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu.
3. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania zaleceń, o których mowa w ust. 2, państwo członkowskie powiadamia Komisję, w jaki sposób zamierza wdrożyć te zalecenia. Jeżeli dane państwo członkowskie postanowi nie wdrażać zaleceń lub ich znacznej części, przedstawia Komisji uzasadnienie.

4. Po przedłożeniu przez państwo członkowskie powiadomienia lub uzasadnienia, o którym mowa w ust. 3, państwo członkowskie opisuje w swoim następnym krajowym sprawozdaniu z postępów, w jaki sposób wdrożyło zalecenia.
5. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny krajowych sprawozdań z postępów rok po ich przedłożeniu przez państwa członkowskie zgodnie z art. 15 ust. 1. Ocena ta obejmuje ocenę:
 - a) postępów poczynionych przez państwa członkowskie w zakresie osiągnięcia wartości docelowych i celów, o których mowa w art. 14 ust. 2, w tym odpowiedzi państw członkowskich na zalecenia Komisji zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu;
 - b) spójności rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na poziomie Unii.
6. Na podstawie ostatecznej wersji krajowych ram polityki, o której mowa w art. 14 ust. 11, krajowych sprawozdań z postępów, o których mowa w art. 15 ust. 1 i sprawozdań, o których mowa w art. 18 ust. 1, Komisja podaje do wiadomości publicznej i regularnie aktualizuje informacje na temat krajowych wartości docelowych i celów przekazane przez poszczególne państwa członkowskie w odniesieniu do:
 - a) liczby ogólnodostępnych punktów i stacji ładowania, oddzielnie dla punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich i punktów ładowania oraz stacji ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich, oraz zgodnie z klasyfikacją przedstawioną w załączniku III;

- b) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru;
- c) infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i portach śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
- d) infrastruktury zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
- e) liczby punktów tankowania skroplonego metanu w portach morskich i portach śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
- f) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania skroplonego metanu dla pojazdów silnikowych;
- g) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania CNG dla pojazdów silnikowych;
- h) punktów ładowania i tankowania innych paliw alternatywnych w portach morskich i portach śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
- i) punktów ładowania i tankowania innych paliw alternatywnych w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
- j) punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych w transporcie kolejowym.

Artykuł 18
Śledzenie postępów

1. Do dnia 31 marca ... [roku następującego po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26], a następnie do 31 marca każdego kolejnego roku, państwa członkowskie zgłaszają Komisji całkowitą zagregowaną moc wyjściową punktów ładowania, liczbę oddanych do użytku ogólnodostępnych punktów ładowania oraz liczbę zarejestrowanych pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in zarejestrowanych na ich terytorium w dniu 31 grudnia poprzedniego roku zgodnie z wymogami określonymi w załączniku III.
2. Bez uszczerbku dla procedury określonej w art. 258 TFUE, jeżeli ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że państwu członkowskiemu grozi nieosiągnięcie krajowych wartości docelowych, o których mowa w art. 3 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, Komisja może przyjąć stosowne ustalenie i zalecić danemu państwu członkowskiemu podjęcie działań naprawczych, które doprowadzą do osiągnięcia krajowych wartości docelowych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o:
 - a) środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby osiągnąć krajowe wartości docelowe określone w art. 3 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, w tym o dodatkowych działaniach, które państwo członkowskie zamierza wdrożyć, aby osiągnąć te wartości docelowe; oraz

- b) przejrzystym harmonogramie działań umożliwiającym ocenę rocznych postępów w osiąganiu tych wartości docelowych.

Jeżeli Komisja uzna, że środki naprawcze są zadowalające, dane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie krajowe sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 15, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji.

Komisja podaje do wiadomości publicznej swoje zalecenia oraz środki naprawcze i dodatkowe działania podjęte przez dane państwo członkowskie.

Artykuł 19

Informacje dla użytkowników

1. Udostępnia się odpowiednie, spójne i jasne informacje dotyczące pojazdów silnikowych wprowadzonych na rynek, które mogą być regularnie tankowane lub ładowane.

Informacje te są udostępniane przez:

- a) producentów, gdy pojazdy są wprowadzane do obrotu, w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych i na pojazdach silnikowych;
- b) operatorów punktów ładowania i tankowania w tych punktach; oraz
- c) sprzedawców w miejscach sprzedaży pojazdów silnikowych.

2. Stwierdzenie, czy pojazdy i infrastruktura lub paliwa i pojazdy objęte ust. 1 niniejszego artykułu są kompatybilne, odbywa się zgodnie ze specyfikacją techniczną, o której mowa w załączniku II pkt 10.1 i 10.2.

Jeżeli specyfikacja techniczna przewiduje informacje w formie graficznej, w tym kody barwne, taka forma graficzna musi być prosta i łatwa do zrozumienia.

Forma graficzna jest umieszczana w widocznym miejscu przez:

- a) operatorów punktów tankowania na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we wszystkich prowadzonych przez nich punktach tankowania paliwa, od dnia, w którym paliwa są wprowadzane na rynek;
 - b) producenta w bezpośrednim pobliżu wszystkich korków wlewu paliwa pojazdów silnikowych, dla których zaleca się to paliwo i które mogą używać tego paliwa, a także w instrukcji użytkowania pojazdów silnikowych, kiedy pojazdy silnikowe są wprowadzane na rynek.
3. Jeżeli na stacji tankowania wskazuje się ceny paliw, państwa członkowskie zapewniają, aby, w stosownych przypadkach i w szczególności w odniesieniu do wodoru, w celach informacyjnych pokazywano porównanie odpowiednich cen jednostkowych, zgodnie ze wspólną metodyką porównywania cen jednostkowych paliw alternatywnych, o której mowa w załączniku II pkt 10.3.

4. W przypadkach gdy normy europejskich organizacji normalizacyjnych określające specyfikacje techniczne paliwa nie zawierają wymogów etykietowania w celu wskazania zgodności z danymi normami, w przypadkach wymogi etykietowania nie dotyczą informacji w formie graficznej, w tym kodów barwnych, lub w przypadkach gdy wymogi etykietowania nie są odpowiednie do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia Komisja może – w celu zapewnienia jednolitego wdrażania ust. 1 i 2 – upoważnić europejskie organizacje normalizacyjne do opracowania specyfikacji etykietowania kompatybilności.

W oparciu o specyfikacje etykietowania kompatybilności opracowane przez europejskie organizacje normalizacyjne na podstawie upoważnienia, o którym mowa w akapicie pierwszym, Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające formę graficzną, w tym kody barwne, dotyczące kompatybilności w odniesieniu do paliw, które wprowadzono na rynek Unii i które, w ocenie Komisji, osiągnęły udział w wysokości 1 % w łącznym wolumenie sprzedaży w więcej niż jednym państwie członkowskim.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

5. W przypadku aktualizacji przepisów w sprawie etykietowania zawartych w odpowiednich normach europejskich lub opracowania nowych norm europejskich dla paliw alternatywnych, odpowiednie wymogi dotyczące etykietowania mają zastosowanie do wszystkich punktów ładowania i tankowania nie później niż 24 miesiące po przyjęciu odpowiedniego aktu wykonawczego oraz do wszystkich pojazdów silnikowych wprowadzanych do obrotu od daty wejścia w życie odpowiedniego aktu wykonawczego.

Artykuł 20
Dostarczanie danych

1. Państwa członkowskie wyznaczają do dnia ... [jeden rok od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26] organizację ds. rejestracji identyfikacji. Organizacja ta wydaje niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji przynajmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności, a także zarządza tymi kodami.
2. Do dnia ... [jeden rok od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26], operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewnią bezpłatne udostępnianie danych statycznych i danych dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych lub usług nierozdzielnie związanych z taką infrastrukturą, które świadczą lub których świadczenie powierzają innym podmiotom. Udostępnia się następujące rodzaje danych:
 - a) dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych prowadzonych przez wspomniane podmioty:
 - (i) położenie geograficzne punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych;
 - (ii) liczbę złączy;
 - (iii) liczbę stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami;

- (iv) dane kontaktowe właściciela i operatora stacji ładowania i stacji tankowania;
 - (v) godziny otwarcia;
- b) dodatkowe dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania obsługiwanych przez wspomniane podmioty:
 - (i) kody identyfikacyjne, co najmniej operatora punktu ładowania,
 - (ii) rodzaj złącza;
 - (iii) rodzaj prądu (przemienny/stały);
 - (iv) maksymalna moc wyjściowa (kW) stacji ładowania,
 - (v) maksymalna moc wyjściowa (kW) punktu ładowania,
 - (vi) kompatybilność z typami pojazdów;
- c) dane dynamiczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych prowadzonych przez wspomniane podmioty:
 - (i) status operacyjny (sprawny/niesprawny);
 - (ii) dostępność (w użytku/nieużywany);
 - (iii) cena ad hoc,
 - (iv) czy dostarczana energia elektryczna jest w 100 % odnawialna (tak/nie).

Wymagania określone w lit. c) nie dotyczą ogólnodostępnych punktów ładowania, w których nie wymaga się płatności za usługę ładowania.

3. Każdy operator ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych lub, zgodnie z ustaleniami między nimi, właściciel tych punktów ustanawia interfejs programowania aplikacji (API), który zapewnia swobodny i nieograniczony dostęp do danych, o których mowa w ust. 2, oraz przekazuje informacje na temat danego API krajowym punktom dostępu.

API każdego operatora punktów ładowania i punktów tankowania lub, zgodnie z ustaleniami między nimi, API właściciela tych punktów, musi spełniać wspólne wymogi techniczne określone przez Komisję w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 6, aby umożliwić zautomatyzowaną i jednolitą wymianę danych między operatorami ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów tankowania a użytkownikami danych.

4. Do dnia 31 grudnia 2024 r. państwa członkowskie zapewniają, aby dane, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, były udostępniane w sposób otwarty i niedyskryminujący wszystkim użytkownikom danych za pośrednictwem ich krajowych punktów dostępu zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi takich danych zawartymi w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2022/670 oraz zgodnie z dodatkowymi specyfikacjami uzupełniającymi, które mogą zostać przyjęte zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu. Jeżeli państwa członkowskie agregują dane w ramach swoich krajowych punktów dostępu, mogą przekazać te dane wspólnemu europejskiemu punktowi dostępu za pomocą API.

5. Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja ustanowi wspólny europejski punkt dostępu działający jako portal danych ułatwiający dostęp do danych, o których mowa w ust. 2, pochodzących z różnych krajowych punktów dostępu. Komisja zapewnia, aby wspólny europejski punkt dostępu był powszechnie i łatwo dostępny wszystkim użytkownikom danych, na przykład poprzez utworzenie specjalnego portalu internetowego.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 22 aktów delegowanych, aby:
- a) zmienić ust. 2 niniejszego artykułu w celu uwzględnienia dodatkowych rodzajów danych dotyczących ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych lub dotyczących usług nierozzerwalnie związanych z taką infrastrukturą, które operatorzy infrastruktury świadczą lub których świadczenie zlecają innym podmiotom w świetle rozwoju technologicznego lub udostępnianych na rynku nowych usług; oraz
 - b) uzupełnić niniejsze rozporządzenie poprzez ustanowienie wspólnych wymogów technicznych dotyczących wspólnego interfejsu programowania aplikacji oraz umożliwić zautomatyzowaną i jednolitą wymianę danych między operatorami ogólnodostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych i użytkownikami danych.

7. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające:
- a) specyfikacje uzupełniające do specyfikacji określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2022/670 dotyczące formatu, częstotliwości i jakości danych, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu i w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 6 niniejszego artykułu, które to dane mają być udostępniane;
 - b) szczegółowe procedury umożliwiające osiągalność i dostępność danych wymaganych na podstawie niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

Te akty wykonawcze pozostają bez uszczerbku dla dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE¹ oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie.

8. Akty delegowane i wykonawcze, o których mowa w ust. 6 i 7, przewidują racjonalne okresy przejściowe, zanim zawarte w nich przepisy lub ich zmiany staną się wiążące dla operatorów lub właścicieli punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Artykuł 21

Wspólne specyfikacje techniczne

1. Stosuje się specyfikacje techniczne określone w załączniku II.
2. Zgodnie z art. 10 rozporządzenia (UE) nr 1025/2012 Komisja może zwrócić się do europejskich organizacji normalizacyjnych z wnioskiem o przygotowanie normy europejskiej określającej specyfikacje techniczne dla obszarów wymienionych w załączniku II do niniejszego rozporządzenia, dla których Komisja nie przyjęła wspólnych specyfikacji technicznych.
3. Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 22 w celu:
 - a) zmiany załącznika II przez wprowadzenie specyfikacji technicznych dla obszarów wymienionych w tym załączniku, aby umożliwić na tych obszarach pełną interoperacyjność techniczną infrastruktury ładowania i tankowania pod względem fizycznych połączeń, komunikacji i dostępu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się; oraz
 - b) bezzwłocznej i odbywającej się najpóźniej 12 miesięcy po przyjęciu odpowiednich norm zmiany załącznika II poprzez aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku.
4. Jeżeli akty delegowane, o których mowa w ust. 3, mają mieć zastosowanie do istniejącej infrastruktury, muszą opierać się na analizie kosztów i korzyści, którą przedkłada się Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wraz z aktami delegowanymi.

5. Jeżeli normy europejskie określające specyfikacje techniczne paliwa są opracowywane po przyjęciu przez Komisję aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 19 ust. 4 akapit drugi, i zawierają przepisy wymagające etykietowania w celu wskazania zgodności z danymi normami i formy graficznej, w tym kodów barwnych, zmiany załącznika II przyjęte aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, zawierają wskazanie, które z tych norm lub aktów wykonawczych mają mieć zastosowanie, oraz, w stosownych przypadkach, uchylają odpowiednie akty wykonawcze.
6. Zmiany załącznika II przyjęte w drodze aktów delegowanych, o których mowa w ust. 3, przewidują rozsądne okresy przejściowe dla wszelkich specyfikacji technicznych, które akty delegowane wprowadzają lub zmieniają, a podczas tych okresów przejściowych nie są one wiążące w odniesieniu do danej infrastruktury.

Artykuł 22

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 20 i 21, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie, o której mowa w art. 26]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20 i 21, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 20 i 21 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o trzy miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 23

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Jeżeli komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 24
Sprawozdawczość i przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące gotowości technologicznej i rynkowej w odniesieniu do pojazdów ciężkich. W sprawozdaniu uwzględnia się pierwsze sygnały preferencji rynkowych. Uwzględnia się w nim również rozwój technologiczny i rozwój specyfikacji technicznych osiągnięty w tym czasie oraz oczekiwane zmiany w perspektywie krótkoterminowej, w szczególności w odniesieniu do norm i technologii ładowania i tankowania, takich jak normy ładowania o dużej mocy i elektryczne systemy drogowe, oraz wykorzystania ciekłego wodoru.

W przypadku stacji tankowania wodoru Komisja ocenia wymogi, o których mowa w art. 6, w świetle zmian technologicznych i rynkowych, konieczności wprowadzenia wymogu większej przepustowości na tych stacjach, potrzeby określenia wartości docelowych dotyczących infrastruktury tankowania skroplonego wodoru, a także terminu rozszerzenia wymogów dotyczących oddawania do użytku stacji tankowania wodoru w sieci kompleksowej TEN-T.

2. Do dnia 31 grudnia 2026 r., a następnie co pięć lat od tej daty Komisja dokonuje przeglądu niniejszego rozporządzenia.

W trakcie przeglądu Komisja ocenia przede wszystkim następujące elementy:

- a) czy progi natężenia ruchu, o których mowa w art. 3 ust. 6 i 7 oraz w art. 4 ust. 4 i 5 i w art. 6 ust. 4, są nadal odpowiednie, biorąc pod uwagę spodziewany wzrost udziału pojazdów elektrycznych napędzanych wodorem lub pojazdów elektrycznych o napędzie bateryjnym w całkowitej flocie pojazdów w Unii;
- b) czy elektroniczne środki płatnicze, o których mowa w art. 5 ust. 1, są nadal odpowiednie;
- c) funkcjonowanie mechanizmu ustalania cen dla ogólnodostępnych stacji ładowania oraz czy elementy cenowe określone w art. 5 ust. 4 są dla konsumentów wystarczająco jasne i dostarczają wyczerpujących informacji;
- d) możliwe obniżenie progu pojemności brutto określonego w art. 9, a także ewentualne rozszerzenie zakresu niniejszego rozporządzenia na inne rodzaje statków w następstwie odpowiednich dostosowań w innych aktach prawnych Unii;

- e) obecny stan i przyszły rozwój rynku lotnictwa napędzanego wodorem i energią elektryczną;
- f) wpływ niniejszego rozporządzenia na potencjał i skalę ucieczki emisji.

Podczas przeglądu Komisja ocenia również, w jakim stopniu wdrożenie niniejszego rozporządzenia spełniło jego cele oraz w jakim stopniu wpłynęło na konkurencyjność odpowiednich sektorów nim objętych. Przegląd obejmuje również wzajemne oddziaływanie niniejszego rozporządzenia z innymi odpowiednimi aktami prawnymi Unii i wskazuje przepisy, które można zaktualizować i uprościć, a także działania i środki, które zostały lub mogłyby zostać podjęte w celu zmniejszenia całkowitej presji kosztowej na odpowiednie sektory. W ramach przeprowadzonej przez Komisję analizy skuteczności niniejszego rozporządzenia przegląd obejmuje również ocenę obciążeń, jakie niniejsze rozporządzenie nakłada na przedsiębiorstwa.

3. W stosownych przypadkach Komisja rozważa, czy należy do tego przeglądu dołączyć wnioski w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia, mając na uwadze wynik oceny, o której mowa w ust. 2.

Artykuł 25

Uchylenie

1. Dyrektywa 2014/94/UE oraz rozporządzenia delegowane (UE) 2019/1745 i (UE) 2021/1444 tracą moc ze skutkiem od dnia... [data rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 26].
2. Odesłania do dyrektywy 2014/94/UE odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku IV.

Artykuł 26

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... [sześć miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

Sprawozdawczość

Krajowe sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 15 ust. 1, zawiera przynajmniej następujące elementy:

- 1) określanie wartości docelowych:
 - a) prognozy upowszechnienia pojazdów na dzień 31 grudnia lat 2025, 2030 i 2035 w odniesieniu do:
 - pojazdów lekkich, osobno dla elektrycznych pojazdów lekkich o napędzie bateryjnym, pojazdów lekkich hybrydowych typu plug-in i pojazdów lekkich napędzanych wodorem;
 - pojazdów ciężkich, osobno dla elektrycznych pojazdów ciężkich o napędzie bateryjnym i pojazdów ciężkich napędzanych wodorem;
 - b) wartości docelowe na dzień 31 grudnia lat 2025, 2027, 2030 i 2035 w odniesieniu do:
 - infrastruktury ładowania przeznaczonej dla elektrycznych pojazdów lekkich: liczba stacji ładowania i moc wyjściowa (klasyfikacja stacji ładowania zgodnie z załącznikiem III);
 - w stosownych przypadkach, rozwoju niedostępnych publicznie stacji ładowania elektrycznych pojazdów lekkich;

- infrastruktury ładowania przeznaczonej dla elektrycznych pojazdów ciężkich: liczba stacji ładowania i moc wyjściowa;
- w stosownych przypadkach, rozwoju niedostępnych publicznie stacji ładowania elektrycznych pojazdów ciężkich;
- stacji tankowania wodoru: liczba stacji tankowania, przepustowość stacji tankowania i stosowane złącze;
- stacji tankowania skroplonego metanu: liczba stacji tankowania i ich przepustowość;
- punktów tankowania skroplonego metanu w portach morskich sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T, w tym ich lokalizacji (port) i przepustowości w danym porcie;
- zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T, w tym dokładnej lokalizacji (port) i przepustowości każdej z instalacji w porcie;
- zasilania energią elektryczną z lądu w portach śródlądowych sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T, w tym lokalizacji (port) i przepustowości;

- zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju: liczba instalacji w poszczególnych portach lotniczych sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T;
 - w stosownych przypadkach, innych krajowych wartości docelowych i celów, w odniesieniu do których nie istnieją ogólnounijne obowiązkowe krajowe wartości docelowe. W przypadku infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich i lotniczych oraz w przypadku kolei należy zgłaszać lokalizację i przepustowość/rozmiar instalacji;
- 2) wskaźnik wykorzystania: w odniesieniu do kategorii ujętych w pkt 1 lit. b) zgłasza się wykorzystanie tej infrastruktury;
- 3) wskaźnik osiągnięcia krajowych wartości docelowych w dziedzinie rozwoju paliw alternatywnych w różnych rodzajach transportu (drogowym, kolejowym, wodnym i lotniczym),
- wskaźnik osiągnięcia wartości docelowych dotyczących rozmieszczenia infrastruktury, o których mowa w pkt 1 lit. b), dla wszystkich mających zastosowanie rodzajów transportu, w szczególności w zakresie stacji ładowania, elektrycznego systemu drogowego (w stosownych przypadkach), stacji tankowania wodoru, zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i w portach śródlądowych, bunkrowania skroplonego metanu w portach morskich sieci bazowej TEN-T, innej infrastruktury paliw alternatywnych w portach, zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju;
 - w przypadku punktów ładowania należy określić stosunek pomiędzy infrastrukturą ogólnodostępną a prywatną;
 - rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich;

- 4) przegląd przypadków, w których państwa członkowskie skorzystały z odstępstw określonych w art. 3 ust. 6, 7 i 8, art. 4 ust. 6, 7 i 8 oraz art. 6 ust. 4;
- 5) środki prawne: informacje na temat środków prawnych, które mogą obejmować środki ustawodawcze, wykonawcze lub administracyjne wspierające rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych, takie jak pozwolenia budowlane, pozwolenia na budowę stanowisk postojowych, certyfikacja przedsiębiorstw pod względem ich efektywności środowiskowej i koncesje na stacje ładowania i stacje tankowania;
- 6) informacje o środkach z zakresu polityki wspierających realizację krajowych ram polityki, obejmujących:
- bezpośrednie zachęty do nabywania środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi lub do budowania infrastruktury;
 - dostępność zachęt podatkowych służących promowaniu środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi i odpowiedniej infrastruktury paliw alternatywnych;
 - wykorzystywanie zamówień publicznych dla wspierania paliw alternatywnych, w tym wykorzystywanie wspólnych zamówień;
 - zachęty niefinansowe po stronie popytu, na przykład dostęp na zasadach preferencyjnych do stref ograniczonego ruchu, polityka parkingowa i specjalne pasy ruchu;

- 7) wsparcie publiczne dla rozwoju i produkcji, w tym:
- roczny budżet publiczny przeznaczony na rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje transportu (drogowy, kolejowy, wodny i lotniczy);
 - roczny budżet publiczny przeznaczony na wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii paliw alternatywnych, w podziale na poszczególne paliwa alternatywne;
 - rozważenie wszelkich szczególnych potrzeb w początkowej fazie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
- 8) badania naukowe, rozwój technologiczny i demonstracje; roczny budżet publiczny przeznaczony na wsparcie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji w zakresie paliw alternatywnych.
-

ZAŁĄCZNIK II

Specyfikacje techniczne

1. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania energii elektrycznej na potrzeby transportu drogowego
 - 1.1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych:
 - punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017.
 - 1.2. Punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych:
 - punkty ładowania o normalnej mocy na prąd stały przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza połączonego systemu ładowania „Combo 2” opisane w normie EN 62196-3:2014;
 - punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017;
 - punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” opisane w normie EN 62196-3:2014.

1.3. Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów silnikowych kategorii L:

ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny zarezerwowane dla pojazdów elektrycznych kategorii L o mocy do 3,7 kW muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w jeden z następujących elementów:

- a) gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 3A, jak opisano w normie EN 62196-2:2017 (do ładowania w trybie 3);
- b) gniazda wtyczkowe zgodne z normą IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (do ładowania w trybie 1 lub 2).

1.4. Punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla autobusów elektrycznych:

- punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla autobusów elektrycznych muszą być wyposażone co najmniej w złącza typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017;
- punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały przeznaczone dla autobusów elektrycznych muszą być wyposażone co najmniej w złącza uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” opisane w normie EN 62196-3:2014.

- 1.5. Interfejs stykowy dla urządzeń automatycznego połączenia dla autobusów elektrycznych służący do ładowania przewodzącego w trybie 4 zgodnie z normą EN 61851-23-1:2020 musi być wyposażony co najmniej w interfejsy mechaniczne i elektryczne określone w normie EN 50696:2021, dotyczące:
- automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego na infrastrukturze (pantograf);
 - automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego na dachu pojazdu;
 - automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego pod pojazdem;
 - automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego na infrastrukturze i podłączanego do boku lub dachu pojazdu.
- 1.6. Specyfikacje techniczne dotyczące złącza do ładowania elektrycznych pojazdów ciężkich (ładowanie prądem stałym).
- 1.7. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania samochodów osobowych i lekkich pojazdów elektrycznych podczas postoju.
- 1.8. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów ciężkich podczas postoju.
- 1.9. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania samochodów osobowych i lekkich pojazdów elektrycznych podczas jazdy.

- 1.10. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów ciężkich podczas jazdy.
- 1.11. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania autobusów elektrycznych podczas postoju.
- 1.12. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania autobusów elektrycznych podczas jazdy.
- 1.13. Specyfikacje techniczne dotyczące elektrycznego systemu drogowego w zakresie zasilania elektrycznych pojazdów ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pomocą pantografu.
- 1.14. Specyfikacje techniczne dotyczące systemu dróg elektrycznych w zakresie zasilania elektrycznych samochodów osobowych, elektrycznych pojazdów lekkich i elektrycznych pojazdów ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących.
- 1.15. Specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w pojazdach elektrycznych kategorii L.
- 1.16. W miarę możliwości technicznych specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w elektrycznych samochodach osobowych i elektrycznych pojazdach lekkich.
- 1.17. W miarę możliwości technicznych specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w elektrycznych pojazdach ciężkich.
- 1.18. Specyfikacje techniczne dotyczące stacji ładowania w celu zapewnienia dostępu użytkownikom z niepełnosprawnościami.

2. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji w sektorze ładowania pojazdów elektrycznych
 - 2.1. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania (komunikacja na linii pojazd–sieć).
 - 2.2. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między punktem ładowania a systemem zarządzania punktami ładowania (komunikacja wewnętrzna).
 - 2.3. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między operatorem punktu ładowania, dostawcami usług w zakresie elektromobilności i platformami do e-roamingu.
 - 2.4. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między operatorem punktu ładowania a operatorami systemu dystrybucyjnego.
3. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania wodoru na potrzeby pojazdów transportu drogowego
 - 3.1. Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dostarczające wodoru gazowego wykorzystywanego jako paliwo w pojazdach silnikowych muszą spełniać co najmniej wymogi w zakresie interoperacyjności opisane w normie EN 17127:2020.
 - 3.2. Właściwości jakościowe wodoru wydawanego przez punkty tankowania wodoru przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą być zgodne z wymogami opisanymi w normie EN 17124:2022. W normie opisano również metody zapewniania jakości wodoru.

- 3.3. Algorytm tankowania musi być zgodny z wymogami normy EN 17127:2020.
- 3.4. Po zakończeniu procesów certyfikacji normy EN ISO 17268:2020 złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania gazowego wodoru muszą być zgodne co najmniej z tą normą.
- 3.5. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich.
- 3.6. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących skroplony wodór dla pojazdów ciężkich.
- 4. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania metanu na potrzeby transportu drogowego
 - 4.1. Punkty tankowania pojazdów silnikowych sprężonym gazem ziemnym (CNG) muszą spełniać wymogi dotyczące ciśnienia tankowania (ciśnienia eksploatacyjnego) wynoszącego 20,0 MPa manometrycznie (200 barów) w temperaturze 15 °C. Dopuszcza się maksymalne ciśnienie tankowania wynoszące 26,0 MPa z „kompensacją temperatury” zgodnie z normą EN ISO 16923:2018.
 - 4.2. Profil złącza powinien być zgodny z regulaminem nr 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych odnoszącym się do części I i II w normie EN ISO 14469:2017.

- 4.3. Punkty tankowania skroplonego metanu przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą spełniać wymogi dotyczące ciśnienia tankowania, które musi być niższe niż maksymalne dopuszczalne ciśnienie robocze zbiornika pojazdu, jak określono w normie EN ISO 16924:2018 „Stacje tankowania gazu ziemnego – stacje LNG do tankowania pojazdów”. Ponadto profil złącza powinien być zgodny z normą EN ISO 12617:2017 „Pojazdy drogowe – Złącze do tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – złącze 3,1 MPa”.
- 5. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania energii elektrycznej na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej
 - 5.1. Zasilanie statków morskich energią elektryczną z lądu, w tym projekt, instalacja i próby systemów, muszą być zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi normy IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 dotyczącymi wysokonapięciowego zasilania z lądu.
 - 5.2. Wtyczki, gniazda wtykowe i sprzęgi statków do wysokonapięciowego zasilania z lądu muszą być zgodne co najmniej ze specyfikacją techniczną normy IEC 62613-1:2019.
 - 5.3. Zasilanie energią elektryczną z lądu statków żeglugi śródlądowej musi być zgodne co najmniej z normą EN 15869-2:2019 lub normą EN 16840:2017 w zależności od wymagań energetycznych.
 - 5.4. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania akumulatorów statków morskich z lądu, przewidujące połączenia międzysystemowe i interoperacyjność systemów dla statków morskich.

- 5.5. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej z lądu, przewidujące połączenia międzysystemowe i interoperacyjność systemów dla statków żeglugi śródlądowej.
- 5.6. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsów komunikacyjnych statek–sieć portowa w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z lądu oraz w systemach ładowania akumulatorów statków morskich.
- 5.7. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsów komunikacyjnych statek–sieć portowa w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z lądu oraz w systemach ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej.
- 5.8. W miarę możliwości technicznych specyfikacje techniczne dotyczące wymiany i ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej w stacjach na lądzie.
- 6. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania wodoru na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej
 - 6.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania gazowego (sprężonego) wodoru dla statków morskich napędzanych wodorem.
 - 6.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania gazowego (sprężonego) wodoru dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych wodorem.
 - 6.3. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania skroplonego wodoru dla statków morskich napędzanych wodorem.
 - 6.4. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania skroplonego wodoru dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych wodorem.

- 7. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania metanolu na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej
 - 7.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania metanolu dla statków morskich napędzanych metanolem.
 - 7.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania metanolu dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych metanolem.
- 8. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania amoniaku na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej
 - 8.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania amoniaku dla statków morskich napędzanych amoniakiem.
 - 8.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania amoniaku dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych amoniakiem.
- 9. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania skroplonego metanu na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej
 - 9.1. Punkty tankowania skroplonego metanu przeznaczone dla statków morskich, które nie są objęte Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeks IGC), muszą być zgodne co najmniej z normą EN ISO 20519:2017.

- 9.2. Punkty tankowania skroplonego metanu przeznaczone dla statków żeglugi śródlądowej muszą być zgodne co najmniej z normą EN ISO 20519:2017 (części 5.3–5.7) wyłącznie do celów interoperacyjności.
10. Specyfikacje techniczne związane z oznakowaniem paliwa
- 10.1. Etykieta „Paliwa – Identyfikacja kompatybilności pojazdu – Graficzna forma informacji dla konsumenta” musi być zgodna z normą EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. Etykieta „Identyfikacja kompatybilności pojazdów z infrastrukturą – Znaki graficzne informujące konsumenta o ładowaniu pojazdów elektrycznych (EV)” musi być zgodna co najmniej z normą EN 17186:2019.
- 10.3. Wspólna metodyka porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych ustanowiona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/732¹.
- 10.4. Specyfikacje techniczne dla stacji ładowania elektrycznego i punktów tankowania wodoru przeznaczonych dla transportu kolejowego.
-

¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/732 z dnia 17 maja 2018 r. w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (Dz.U. L 123 z 18.5.2018, s. 85).

ZAŁĄCZNIK III

Wymogi w zakresie sprawozdawczości dotyczącej upowszechniania pojazdów elektrycznych
i rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania

1. W sprawozdawczości dotyczącej upowszechniania pojazdów elektrycznych państwa członkowskie muszą stosować następujące kategorie:
 - pojazdy elektryczne o napędzie bateryjnym, oddzielnie kategorie M₁, N₁, M_{2/3} i N_{2/3}
 - pojazdy hybrydowe typu plug-in, oddzielnie kategorie M₁, N₁, M_{2/3} i N_{2/3}.

2. W sprawozdawczości dotyczącej rozwoju ogólnodostępnych punktów ładowania państwa członkowskie muszą stosować następujące kategorie:

Kategoria	Podkategoria	Maksymalna moc wyjściowa	Definicja zgodnie z art. 2 niniejszego rozporządzenia.
Kategoria 1 (prąd przemienny)	Punkt wolnego ładowania na prąd przemienny, jednofazowy	$P < 7,4 \text{ kW}$	Punkt ładowania o normalnej mocy
	Punkt średnioszybkiego ładowania na prąd przemienny, trójfazowy	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Punkt szybkiego ładowania na prąd przemienny, trójfazowy	$P > 22 \text{ kW}$	Punkt ładowania o dużej mocy
Kategoria 2 (prąd stały)	Punkt wolnego ładowania na prąd stały	$P < 50 \text{ kW}$	
	Punkt szybkiego ładowania na prąd stały	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Poziom 1 – punkt ultraszybkiego ładowania na prąd stały	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Poziom 2 – punkt ultraszybkiego ładowania na prąd stały	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Następujące dane należy podawać oddzielnie dla ogólnodostępnej infrastruktury ładowania przeznaczonej dla pojazdów lekkich i dla pojazdów ciężkich:
- liczbę punktów ładowania należy podać dla każdej z kategorii określonych w pkt 2;
 - liczbę stacji ładowania należy podać dla każdej z kategorii określonych w pkt 2;
 - łączną zagregowaną moc wyjściową stacji ładowania.
-

ZAŁĄCZNIK IV

Tabela korelacji

Dyrektywa 2014/94/UE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1
art. 2	art. 2
Art. 3	art. 14
art. 4	art. 3, 4, 5, 9 i 10
art. 5	art. 6
-	art. 7
art. 6	art. 8 i 11
-	art. 12
-	art. 13
art. 7	art. 19
art. 8	art. 22
art. 9	art. 23
art. 10	art. 15, 16 i 24
-	art. 17
-	art. 18
-	art. 20
-	art. 21
	art. 25
art. 11	-
art. 12	art. 26
art. 13	-
załącznik I	załącznik I
załącznik II	załącznik II
-	załącznik III