



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę
Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy przygotowania nowego rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Nowe rozporządzenie uchyli dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych¹.

1.1. Przyczyny i cele wniosku

Mobilność i transport mają zasadnicze znaczenie dla wszystkich mieszkańców Europy oraz dla całej gospodarki europejskiej. Swobodny przepływ osób i towarów przez wewnętrzne granice Unii Europejskiej jest jedną z podstawowych wolności UE i jej jednolitego rynku. Mobilność przynosi wiele korzyści społeczno-gospodarczych europejskim obywatelom i przedsiębiorstwom, ale ma także coraz większy wpływ na środowisko, między innymi w postaci większych emisji gazów cieplarnianych i lokalnego zanieczyszczenia powietrza, które negatywnie wpływają na zdrowie i dobrostan ludzi.

W grudniu 2019 r. Komisja przyjęła komunikat w sprawie *Europejskiego Zielonego Ładu*². W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się do ograniczenia o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. Celem jest uczynienie do 2050 r. gospodarki UE neutralną dla klimatu, a jednocześnie dążenie do zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń. We wrześniu 2020 r. Komisja przyjęła wniosek w sprawie europejskiego prawa o klimacie, mającego na celu ograniczenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w stosunku do poziomu z 1990 r. oraz wprowadzenie UE na odpowiedzialną ścieżkę prowadzącą do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.³ W komunikacie pt. *Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r.*⁴ zwrócono uwagę na znaczenie całościowego podejścia do planowania infrastruktury na dużą skalę i w wymiarze lokalnym oraz na potrzebę odpowiedniego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w celu wsparcia przejścia na flotę samochodową o niemal zerowej emisji do 2050 r. Dnia 21 kwietnia 2021 r. Rada i Parlament osiągnęły wstępne polityczne porozumienie w sprawie europejskiego prawa o klimacie.

W grudniu 2020 r. Komisja przyjęła komunikat w sprawie *strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*⁵. W strategii kładzie się podwaliny mające umożliwić systemowi transportu w UE pożądaną transformację i wyznacza konkretne cele pośrednie na właściwej drodze do inteligentnej i zrównoważonej przyszłości sektora transportu. Sektor transportu pozostaje w znacznej mierze zależny od paliw kopalnych. Zwiększenie wykorzystania bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, statków i samolotów oraz paliw odnawialnych i niskoemisyjnych we wszystkich rodzajach transportu jest jednym z priorytetowych celów w dążeniu do uczynienia wszystkich rodzajów transportu bardziej zrównoważonymi.

Zintensyfikowaniu wdrażania i wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych musi towarzyszyć utworzenie kompleksowej sieci infrastruktury ładowania i tankowania opartej na sprawiedliwym geograficznie sposobie, aby w pełni umożliwić powszechne wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych we wszystkich rodzajach transportu. W szczególności na rynkach samochodów osobowych większość konsumentów

¹ (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2020)563 final.

⁴ COM(2020)562 final.

⁵ COM(2020)789 final.

wybierze pojazdy bezemisyjne dopiero wówczas, gdy możliwe będzie doładowanie lub zatankowanie pojazdów w dowolnym miejscu w UE tak łatwo, jak ma to miejsce obecnie w przypadku pojazdów napędzanych konwencjonalnymi paliwami. Ważne jest, aby nie pominąć żadnego regionu ani terytorium UE, a dysproporcje regionalne w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych muszą zostać należycie uwzględnione przy formułowaniu i wdrażaniu krajowych ram polityki

W dyrektywie 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych („dyrektywa”) określono ramy wspólnych środków na rzecz rozwoju takiej infrastruktury w UE. Wymaga ona od państw członkowskich ustanowienia krajowych ram polityki w celu utworzenia rynków paliw alternatywnych oraz zapewnienia odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów ładowania i tankowania paliw, w szczególności w celu umożliwienia swobodnego transgranicznego ruchu takich pojazdów i statków w sieci TEN-T. W swoim niedawnym sprawozdaniu ze stosowania dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych Komisja odnotowała pewne postępy we wdrażaniu dyrektywy⁶. Wyraźnie widoczne są jednak również niedociągnięcia obecnych ram polityki: brak szczegółowej i wiążącej dla państw członkowskich metodyki obliczania celów i przyjmowania środków powoduje, że ich poziom ambicji w wyznaczaniu celów i wspieraniu istniejącej polityki jest bardzo różny. W sprawozdaniu stwierdzono, że w całej Unii nie ma kompleksowej i kompletnej sieci infrastruktury paliw alternatywnych. Podobnie Europejski Trybunał Obrachunkowy odnotował w swoim sprawozdaniu specjalnym w sprawie infrastruktury ładowania, że nadal istnieją przeszkody w podróżowaniu pojazdami elektrycznymi po całej UE oraz że należy przyspieszyć wdrażanie infrastruktury ładowania w Unii⁷.

Komisja przeprowadziła ocenę *ex post* tej dyrektywy⁸. W ocenie stwierdzono, że dyrektywa nie jest odpowiednio dostosowana do celu, jakim jest realizacja ambitniejszych celów klimatycznych na 2030 r. Główne problemy obejmują fakt, że w planowaniu infrastruktury państw członkowskich brakuje ogólnie poziomu ambicji, zgodności i spójności, co prowadzi do niewystarczającej i nierównomiernie rozmieszczonej infrastruktury. Utrzymują się problemy w zakresie interoperacyjności z fizycznymi połączeniami, a także pojawiły się nowe problemy dotyczące standardów komunikacji, w tym wymiany danych między różnymi podmiotami w ekosystemie elektromobilności. Ponadto brakuje przejrzystych informacji dla konsumentów i wspólnych systemów płatności, co ogranicza akceptację ze strony użytkowników. Bez dalszych działań UE ten brak interoperacyjnej i łatwej w użyciu infrastruktury ładowania i tankowania paliw prawdopodobnie stanie się barierą dla koniecznego wzrostu rynku niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów, statków i – w przyszłości – statków powietrznych.

Obecny wniosek jest częścią ogólnego zestawu powiązanych inicjatyw politycznych w ramach pakietu „Gotowi na 55”. Te inicjatywy polityczne odpowiadają działaniom niezbędnym we wszystkich sektorach gospodarki w celu uzupełnienia krajowych wysiłków na rzecz osiągnięcia wyższego poziomu ambicji w dziedzinie klimatu na 2030 r., jak opisano w programie prac Komisji na 2021 r.⁹

Chodzi tu o zapewnienie dostępności i użyteczności gęstej i rozległej sieci infrastruktury

⁶ COM(2021)103 final.

⁷ Europejski Trybunał Obrachunkowy (2021): Sprawozdanie specjalne 05/2021: *Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych – mimo rosnącej liczby stacji ładowania podróżowanie po UE jest skomplikowane ze względu na ich nierównomierne rozmieszczenie*.

⁸ SWD(2021) 637, Ocena dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

⁹ COM(2020) 690 final.

paliw alternatywnych w całej UE. Wszyscy użytkownicy pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi (w tym statków i samolotów) muszą mieć możliwość łatwego poruszania się po terytorium UE dzięki kluczowej infrastrukturze takiej jak autostrady, porty i lotniska. Cele szczegółowe to: (i) zapewnienie minimalnej infrastruktury wspierającej wymagany poziom upowszechnienia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi we wszystkich rodzajach transportu i we wszystkich państwach członkowskich, aby osiągnąć cele UE w zakresie klimatu; (ii) zapewnienie pełnej interoperacyjności infrastruktury oraz (iii) zapewnienie kompletnych informacji dla użytkowników i odpowiednich opcji płatności.

Osiągnięcie celu Europejskiego Zielonego Ładu w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu oraz rozwój wspólnego unijnego rynku transportu wymaga pełnej łączności i płynnego doświadczenia użytkowników w europejskiej sieci transportowej w odniesieniu do niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów, statków i samolotów. To z kolei wymaga wystarczającej ilości w pełni interoperacyjnej infrastruktury transgranicznej. Cele te mogą zostać osiągnięte jedynie dzięki wspólnym europejskim ramom prawnym. Inicjatywa przyczyni się do spójnego i konsekwentnego rozwoju i wprowadzenia flot pojazdów, infrastruktury ładowania i tankowania oraz informacji i usług dla użytkowników.

1.2. Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

Niniejsza inicjatywa jest spójna z pozostałymi inicjatywami politycznymi w ramach pakietu „Gotowi na 55”. Niniejsza inicjatywa uzupełnia w szczególności: (i) przepisy określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych¹⁰ oraz dla pojazdów ciężkich¹¹, a także oraz (ii) wniosek ustawodawczy w sprawie określenia normy emisji CO₂ dla nowych samochodów i nowych lekkich pojazdów użytkowych po 2020 r., również będący częścią pakietu „Gotowi na 55”¹². Normy emisji spalin CO₂ stanowią silny bodziec do rozwoju niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów i stwarzają tym samym popyt na infrastrukturę paliw alternatywnych. Niniejsza inicjatywa umożliwi tę transformację dzięki zapewnieniu wdrożenia wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania i tankowania lekkich i ciężkich pojazdów transportu drogowego.

Niniejsza inicjatywa wywołuje również silny efekt synergii z przeglądem dyrektywy w sprawie energii odnawialnej¹³, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania na rzecz zrównoważonego transportu lotniczego (inicjatywa ReFuelEU Aviation)¹⁴ oraz wnioskiem dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim (inicjatywa FuelEU Maritime)¹⁵, w których

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 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.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 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.

¹² COM (2021) 556. Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w kwestii wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii.

¹³ Dyrektywa (UE) 2018/2001.

¹⁴ COM(2021) 561, wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania na rzecz zrównoważonego transportu lotniczego.

¹⁵ COM(2021) 562, wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim.

określono obowiązki dotyczące podaży odnawialnych i niskoemisyjnych paliw transportowych i popytu na nie. W każdym z tych instrumentów propaguje się zwiększenie podaży zrównoważonych paliw alternatywnych lub popytu na nie w odniesieniu do co najmniej jednego rodzaju transportu.

W przypadku transportu wodnego niniejsza inicjatywa stanowi wypełnienie wyraźnego wymogu określonego w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, polegającego na zobowiązaniu statków cumujących do pobierania energii elektrycznej z lądu. Ma ona charakter w pełni uzupełniający w stosunku do inicjatywy FuelEU Maritime dzięki zapewnieniu instalacji w portach wystarczającego zasilania energią elektryczną z lądu, aby dostarczać energię elektryczną cumującym statkom pasażerskim (w tym statkom pasażerskim typu ro-ro, szybkim jednostkom pasażerskim i statkom wycieczkowym) oraz kontenerowcom, a także dzięki zaspokojeniu popytu na gazy o obniżonej emisyjności (tj. skroplony biometan i syntetyczne paliwa gazowe (e-gaz)). W przypadku statków pasażerskich poszczególne kategorie statków różnią się pod względem charakterystyki zapotrzebowania na moc podczas cumowania, co prowadzi do różnych potrzeb inwestycyjnych w porcie. Należy to połączyć z poszczególnymi charakterystykami operacyjnymi portów, w tym ich układem i terminalami. Z tego powodu w porównaniu z inicjatywą FuelEU Maritime wprowadzono dalsze rozróżnienie statków pasażerskich, wyodrębniając dwie kategorie: kategorię statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich oraz kategorię pozostałych statków pasażerskich, w szczególności statków wycieczkowych. Wraz z inicjatywą FuelEU Maritime niniejsza inicjatywa przyczynia się zatem przezwyciężenia aktualnego problemu „błędnego koła”, który oznacza, że bardzo niski popyt ze strony operatorów statków na podłączenie się do sieci elektroenergetycznej podczas cumowania sprawiał, że inwestowanie w energię elektryczną z lądu było dla portów mniej atrakcyjne. Ograniczone wprowadzanie w portach zasilania statków energią elektryczną z lądu wiąże się z ryzykiem zakłócenia równych warunków działania portów, zwłaszcza w przypadku portów dokonujących inwestycji na wcześniejszym etapie, gdyż statki nieprzystosowane technicznie do zasilania energią elektryczną z lądu mogłyby przenieść swój ruch do innych portów. Ważne jest zatem określenie minimalnych wymogów dla portów morskich w obrębie całej sieci TEN-T.

Inicjatywa niniejsza stanowi również uzupełnienie inicjatywy ReFuelEU Aviation. Uzupełnia ona położony w tej inicjatywie nacisk na zrównoważone paliwo lotnicze, które w znacznej mierze nie wymaga odrębnej infrastruktury tankowania, za pomocą przepisów dotyczących zasilania energią elektryczną wszystkich samolotów podczas postoju, co wspiera obniżenie emisyjności sektora lotnictwa.

Oprócz wniosku ustawodawczego Komisja zajmie się potrzebami dotyczącymi dodatkowych działań w zakresie badań naukowych i innowacji, w szczególności za pośrednictwem współprogramowanego partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego, zaproponowanego przez platformę technologiczną Waterborne w ramach programu „Horyzont Europa”, Wspólnego Przedsięwzięcia „Czyste Niebo 2” i Wspólnego Przedsięwzięcia na rzecz Czystego Wodoru, które funkcjonuje w synergii z tymi dwoma partnerstwami na rzecz transportu.

Niniejsza inicjatywa jest również spójna z przeglądem dyrektywy w sprawie energii odnawialnej. Ma ona na celu zapewnienie, aby brak infrastruktury ładowania i tankowania paliw nie hamował ogólnego rozwoju paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze transportu, w przypadku gdy wymagają one odrębnej infrastruktury. Na szczęblu Unii nie ma instrumentu polityki równoważnego z dyrektywą w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, który mógłby zapewnić rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania i tankowania paliw w podobny sposób w odniesieniu do wszystkich rodzajów

transportu. Inicjatywa ta jest również ściśle powiązana z przyszłym wnioskiem dotyczącym przeglądu rozporządzenia w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹⁶. Planowany przegląd tego rozporządzenia będzie opierał się na infrastrukturze paliw alternatywnych już wdrożonej w ramach poszczególnych projektów korytarzy sieci TEN-T i uzupełni ją. Dzięki spójnym odesłaniom do przepisów niniejszej inicjatywy przegląd tego rozporządzenia zapewni wystarczające pokrycie bazowej i kompleksowej sieci TEN-T.

Dzięki zapewnieniu wdrożenia koniecznej infrastruktury dla pojazdów i statków bezemisyjnych i niskoemisyjnych inicjatywa ta będzie również stanowiła uzupełnienie szeregu innych inicjatyw politycznych w ramach pakietu „Gotowi na 55”, które stymulują popyt na takie pojazdy, poprzez ustalanie sygnałów cenowych uwzględniających efekty zewnętrzne paliw kopalnych dla klimatu i środowiska; inicjatywy takie obejmują przegląd systemu handlu emisjami¹⁷ oraz przegląd unijnej dyrektywy w sprawie opodatkowania energii¹⁸.

1.3. Spójność z innymi politykami Unii

Niniejsza inicjatywa musi funkcjonować w ramach synergii z dyrektywą w sprawie charakterystyki energetycznej budynków¹⁹, w której uwzględniono kwestię prywatnej infrastruktury ładowania, określając wymogi dotyczące rozwoju infrastruktury ładowania w budynkach. Relacje między publiczną a prywatną infrastrukturą ładowania uwzględniono w szczegółowy sposób w ocenie skutków uzupełniającej niniejszą inicjatywę polityczną.

Dzięki zapewnieniu wdrożenia koniecznej infrastruktury dla pojazdów i statków bezemisyjnych i niskoemisyjnych inicjatywa ta będzie również stanowiła uzupełnienie starań w zakresie polityki w sprawie opłat drogowych, które również mają na celu zwiększanie popytu na takie pojazdy. Celem niniejszej inicjatywy jest lepsze uwzględnienie efektów zewnętrznych paliw kopalnych dla klimatu i środowiska, zgodnie z intencją dyrektywy w sprawie eurowiniety²⁰, której przegląd jest również obecnie w toku.

Kolejnym instrumentem polityki mającym na celu przyspieszenie rozpowszechnienia pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych jest dyrektywa w sprawie czystych ekologicznie pojazdów²¹. Szersza dostępność infrastruktury i szybszy rozwój pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych pośrednio ułatwi upowszechnianie czystych ekologicznie pojazdów we flotach publicznych. Floty publiczne (w szczególności floty autobusowe) polegają jednak zazwyczaj na własnych punktach ładowania i tankowania paliw, a nie na ogólnodostępnej infrastrukturze. Współdziałanie z dyrektywą polega głównie na normalizacji w celu zapewniania interoperacyjności.

Wykorzystanie większej liczby pojazdów napędzanych wodorem i pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym we flocie unijnej jest również ważną częścią strategii Komisji w zakresie wodoru²² oraz strategii dotyczącej inteligentnej integracji systemu energetycznego²³; niewystarczająca dostępność odpowiedniej infrastruktury dla pojazdów zagroziłaby tym ambicjom.

Dzięki ułatwieniu rozpowszechniania coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych

¹⁶ Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

¹⁷ Dyrektywa 2003/87/WE.

¹⁸ Dyrektywa 2003/96/WE.

¹⁹ Dyrektywa 2010/31/UE.

²⁰ Dyrektywa 1999/62/WE.

²¹ Dyrektywa (UE) 2019/1161.

²² COM(2020) 301 final.

²³ COM/2020/299.

i niskoemisyjnych niniejsza inicjatywa przyczynia się również do dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, stanowiąc uzupełnienie norm emisji zanieczyszczeń określonych w Euro 6 (dla samochodów osobowych i dostawczych)²⁴ i Euro VI (dla autobusów i samochodów ciężarowych)²⁵, które ustanawiają wartości graniczne emisji zanieczyszczeń dla wszystkich pojazdów.

Ponadto inicjatywa ta współdziała z dyrektywą w sprawie inteligentnych system transportowych²⁶, w odniesieniu do której Komisja zamierza przedstawić w tym roku wniosek dotyczący przeglądu, oraz jej aktami delegowanymi, w szczególności rozporządzeniem delegowanym w sprawie świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu²⁷. Szybko zmieniające się środowisko danych dotyczących paliw alternatywnych wymaga określenia w niniejszej inicjatywie odpowiednich rodzajów danych, które mają być udostępniane, w synergii z ogólnymi ramami ustanowionymi w dyrektywie w sprawie inteligentnych systemów transportowych.

„Horyzont Europa” jest kluczowym unijnym programem finansowania badań naukowych i innowacji²⁸. Uwzględnia on zmianę klimatu, pomaga osiągnąć cel zrównoważonego rozwoju ONZ oraz zwiększa konkurencyjność i powoduje wzrost UE. Klaster 5: Klimat, energia i mobilność mają na celu walkę ze zmianą klimatu poprzez sprawienie, by sektory energii i transportu były bardziej przyjazne dla klimatu i środowiska, bardziej wydajne i konkurencyjne, inteligentniejsze, bezpieczniejsze i bardziej odporne. Europejskie badania naukowe i innowacje mogą napędzać, kierować i przyspieszać transformacyjny program Zielonego Ładu, wyznaczając kierunek, testując i demonstrując rozwiązania, zajmując się kompromisami oraz zapewniając, że polityka jest spójna, przyjazna dla innowacji i oparta na dowodach. Partnerstwo w zakresie bezemisyjnego transportu drogowego (2ZERO), partnerstwo w zakresie połączonej, opartej na współpracy i zautomatyzowanej mobilności (CCAM), europejskie partnerstwo na rzecz przemysłowego łańcucha wartości w sektorze baterii (Batt4EU), partnerstwo na rzecz czystego wodoru, partnerstwo na rzecz przejścia na czystą energię oraz partnerstwo na rzecz wspierania transformacji miast w kierunku zrównoważonej przyszłości odegrają kluczową rolę w zapewnieniu mobilności neutralnej dla klimatu i przyjaznej dla środowiska. Realizowane w ramach programu „Horyzont Europa” misje dotyczące inteligentnych miast neutralnych dla klimatu²⁹ mają wspierać 100 europejskich miast w transformacji systemowej w kierunku neutralności klimatycznej do 2030 r., promować tę transformację i prezentować poczynione postępy.

Polityka spójności odegra ważną rolę we wsparciu wszystkich regionów w transformacji w kierunku bardziej zielonej, neutralnej dla klimatu Europy. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności mogą wspierać inwestycje w innowacje i wdrażanie, w szczególności w słabiej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach. Polityka spójności będzie oferować wsparcie dla zrównoważonego, inteligentnego i odpornego systemu transportowego, obejmującego wszystkie rodzaje transportu i wszystkie poziomy systemu transportowego, zgodnie z konkretnymi wymogami i priorytetami określonymi w programach krajowych i regionalnych.

²⁴ Rozporządzenie (WE) 715/2007.

²⁵ Rozporządzenie (WE) 595/2009.

²⁶ Dyrektywa 2010/40/UE.

²⁷ Rozporządzenie delegowane (UE) 2015/962.

²⁸ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en

²⁹ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

2.1. Podstawa prawna

W celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) ustanowiono prerogatywę Unii w zakresie przyjmowania przepisów dotyczących wspólnej polityki transportowej, tytuł VI (art. 90–91), oraz sieci transeuropejskich, tytuł XVI (art. 170–171). Mając na uwadze te ramy prawne, działanie na szczeblu Unii umożliwia lepszą koordynację na rzecz równomiernego i powszechnego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych zamiast polegać wyłącznie na państwach członkowskich. Ułatwia to podróżowanie po całej Unii pojazdami zasilanymi paliwami alternatywnymi zarówno użytkownikom indywidualnym, jak i przedsiębiorstwom. Pomaga to również zapobiegać sytuacji, w której brak infrastruktury paliw alternatywnych lub jej wybrakowane wdrożenie stanie się potencjalną przeszkodą w urzeczywistnianiu rynku wewnętrznego i zniechęca przemysł motoryzacyjny do produkcji pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.

Osiągnięcie celów Europejskiego Zielonego Ładu w zakresie redukcji emisji z transportu (potwierdzonych w strategii zrównoważonej i inteligentnej mobilności) wymaga znacznego zwiększenia liczby pojazdów i statków bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Nie nastąpi to bez rozwoju spójnej i kompletnej sieci w pełni interoperacyjnej infrastruktury paliw alternatywnych umożliwiającej podróżowanie po całej Unii pojazdem zasilanym paliwem alternatywnym. Jak zauważono przy przyjmowaniu obecnej dyrektywy, taka sieć nie może być odpowiednio rozwijana przez państwa członkowskie indywidualnie; zamiast tego wymagana jest interwencja Unii.

2.2. Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Unijną wartość dodaną tej interwencji pod względem skuteczności, wydajności i synergii podkreśla się w ocenie obowiązującej dyrektywy w połączeniu z oceną krajowych sprawozdań z wdrażania złożonych przez państwa członkowskie. Ocena wykazała, że opracowanie wspólnych ram UE w pewnym stopniu pomogło uniknąć fragmentacji. Ramy takie wspierały opracowanie krajowych polityk mających na celu rozwój infrastruktury paliw alternatywnych we wszystkich państwach członkowskich, jak również wspierały tworzenie bardziej wyrównanych warunków działania w branży. Działanie na poziomie Unii, w ramach którego zachęcano do interoperacyjności, opracowywania odpowiednich standardów technicznych i wyznaczania celów w podobnych ramach czasowych, przyniosło pewne oszczędności kosztów i lepszy stosunek jakości do ceny, ponieważ ułatwiało korzyści skali, pozwoliło uniknąć powielania starań i zasobów oraz zapewniło finansowanie inwestycji dotyczących infrastruktury. Wdrożenie dyrektywy (i dotyczących jej działań wspierających) ułatwiło współpracę i wymianę informacji na temat paliw alternatywnych między odpowiednimi podmiotami branżowymi i publicznymi. Bez dyrektywy taka współpraca prawdopodobnie by nie istniała.

Bez interwencji Unii byłoby bardzo mało prawdopodobne, aby spójna i kompletna sieć w pełni interoperacyjnej infrastruktury paliw alternatywnych rozwinęła się we wszystkich państwach członkowskich, zapewniająca możliwość podróżowania po całej Unii pojazdem zasilanym paliwem alternatywnym. To z kolei jest warunkiem wstępnym upowszechnienia takich pojazdów w całej Unii, co jest niezwykle ważne, aby UE mogła osiągnąć do 2030 r. ambitniejsze cele klimatyczne.

2.3. Proporcjonalność

Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejszy wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia ustalonych celów. Wszystkie środki uważa się za proporcjonalne pod względem ich wpływu, jak wykazano w ocenie skutków towarzyszącej niniejszej inicjatywie³⁰. W ramach proponowanej interwencji nakłada się na państwa członkowskie bardziej wiążące wymogi, aby zapewnić rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w Unii. Jest to konieczne, aby UE mogła osiągnąć ambitniejsze cele klimatyczne i energetyczne do 2030 r. oraz ogólny cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r., co znajduje odzwierciedlenie między innymi w normach emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych oraz połączeń transgranicznych dla takich pojazdów w obszarze bazowej i kompleksowej sieci TEN-T.

Doświadczenie we wdrażaniu obecnej dyrektywy wskazuje na potrzebę tej zmienionej interwencji. Wdrożenie obecnej dyrektywy prowadzi do nierównomiernego rozwoju infrastruktury w państwach członkowskich, nie składając się na gęstą, powszechnie potrzebną sieć infrastruktury paliw alternatywnych, która jest potrzebna. Zostało to przedstawione w całości w sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym stosowania dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych³¹ i w ocenie skutków potwierdzającej obecną inicjatywę. Charakter i zakres problemu jest podobny we wszystkich państwach członkowskich i istnieją dowody na potrzebę i wartość dodaną zapewnienia w Unii połączeń transgranicznych dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, co należy uzasadnia działanie na szczeblu Unii.

Niniejsza inicjatywa zapewnia stabilne i przejrzyste ramy polityki, aby pomóc w tworzeniu otwartych i konkurencyjnych rynków, stymulując w ten sposób inwestycje w infrastrukturę ładowania i tankowania we wszystkich rodzajach transportu. Niniejszą inicjatywą ustanawia się wspólne minimum, na którym rynki mogą budować dalszą infrastrukturę i rozpocząć jej dostarczanie w odpowiedzi na popyt rynków na pojazdy, na podstawie jasnego i przejrzystego mechanizmu docelowego, który ma zastosowanie w całej Unii.

2.4. Wybór instrumentu

Chociaż w wyniku oceny skutków preferowanym wariantem strategicznym była dyrektywa, Komisja zdecydowała się zaproponować rozporządzenie. Wybór rozporządzenia zapewnia szybki i spójny rozwój w kierunku gęstej, szeroko rozpowszechnionej sieci w pełni interoperacyjnej infrastruktury ładowania we wszystkich państwach członkowskich. Decyzja jest szczególnie uzasadniona ze względu na konieczność szybkiego i spójnego wdrożenia krajowych opartych na flocie celów minimalnych dotyczących upowszechnienia, określonych na szczeblu państw członkowskich, oraz obowiązkowych celów opartych na odległości w całej sieci TEN-T, ponieważ pierwsze proponowane cele musiałyby zostać osiągnięte już do 2025 r. W tych ramach czasowych zbudowanie wystarczająco gęstej, szeroko rozprzestrzenionej sieci infrastruktury do ładowania i tankowania dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w całej Unii w tym samym tempie i na tych samych warunkach ma obecnie duże znaczenie dla wspierania niezbędnego szybszego upowszechnienia na rynku pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Wymaga to zaprojektowania i opracowania przez państwa członkowskie – już przed 2025 r. – planów i środków, które umożliwią osiągnięcie wartości

³⁰ SWD(2021) 631, Ocena skutków towarzysząca wnioskowi w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylająca dyrektywę 2014/94/UE.

³¹ COM(2021)103 final.

docelowych. Nowe rozporządzenie ustanawia jasno wiążące i bezpośrednio stosowane obowiązki państw członkowskich na szczeblu krajowym, zapewniając także ich spójne i terminowe stosowanie i wdrażanie w tym samym czasie w całej UE. Pozwala uniknąć ryzyka opóźnień i niespójności w krajowych procesach transpozycji, tworząc w ten sposób jasne, równe szanse dla rynków, co pomoże w ogólnounijnym rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania. W rozporządzeniu zostanie ustanowiony solidniejszy mechanizm zarządzania, który posłuży do monitorowania postępów państw członkowskich w osiąganiu celów i który umożliwi państwom członkowskim ustanowienie odpowiednich zachęt umożliwiających rozwijanie się konkurencyjnych rynków ładowania. Jasne ramy czasowe projektowania i opracowywania krajowych ram polityki państw członkowskich, które mają umożliwić osiągnięcie wartości docelowych, solidne mechanizmy monitorowania i sprawozdawczości, a także przepisy dotyczące środków naprawczych stosowanych przez państwa członkowskie mogą umożliwić skuteczne ogólne monitorowanie i ukierunkowywanie starań podejmowanych przez państwa członkowskie na rzecz osiągnięcia tych wartości docelowych. Niniejsza inicjatywa gwarantuje takie podejście.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

3.1. Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Ocena *ex post* „REFIT” wykazała, że dyrektywa wspiera rozwój polityki i środków służących wprowadzeniu infrastruktury paliw alternatywnych w państwach członkowskich, w szczególności poprzez wymóg opracowania krajowych ram polityki (NPF)³².

W ocenie wskazano również jednak niedociągnięcia w obecnych ramach polityki. Ponadto kluczowy cel dyrektywy, jakim jest zapewnienie spójnego rozwoju rynku w UE, nie został osiągnięty. Niedociągnięcia pojawiają się w szczególności w następujących trzech obszarach: (i) brak kompletnej sieci infrastruktury umożliwiającej bezproblemowe podróżowanie po całej UE; (ii) potrzebę dalszych wspólnych specyfikacji technicznych w celu zapewnienia interoperacyjności w świetle powstających technologii; oraz (iii) brak pełnych informacji dla użytkowników, jednolitych i łatwych w użyciu metod płatności oraz pełnej przejrzystości cen w całej Unii.

W ocenie stwierdzono, że 6 lat po przyjęciu dyrektywy cały europejski rynek infrastruktury paliw alternatywnych nadal znajduje się w dość wczesnej fazie rozwoju, chociaż w niektórych częściach UE rynki dojrzewają. Biorąc pod uwagę ogólne znaczenie zapewnienia wystarczającej infrastruktury, aby wesprzeć niezbędne upowszechnianie pojazdów i statków w świetle ambitniejszych celów klimatycznych do 2030 r., w ocenie dyrektywy zalecono utrzymanie prawodawstwa, ale dokonanie jego przeglądu.

3.2. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

W ramach oceny skutków przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami w różnych formatach.

Konsultacje publiczne dotyczące wstępnej oceny skutków³³ niniejszej inicjatywy trwały od dnia 6 kwietnia do dnia 4 maja 2020 r. Komisja otrzymała 86 odpowiedzi, w większości (61) od przedsiębiorstw i stowarzyszeń przedsiębiorców. Na wstępną ocenę skutków odpowiedziały również organizacje pozarządowe i obywatele, podobnie jak jedna sieć

³² SWD(2021) 637.

³³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive>

miast.

Otwarte konsultacje publiczne zorganizowane przez Komisję, trwające od dnia 6 kwietnia 2020 r. do dnia 29 czerwca 2020 r. W ramach konsultacji zaproszono wszystkich członków społeczeństwa i organizacje do wniesienia wkładu zarówno w ocenę, jak i ocenę skutków³⁴. Otrzymano łącznie 324 odpowiedzi.

Ukierunkowane wywiady i ankiety z zainteresowanymi stronami między październikiem 2020 r. a styczniem 2021 r.: Komisja przeprowadziła wywiady rozpoznawcze z przedstawicielami kluczowych zainteresowanych stron na szczeblu UE, w szczególności w celu wsparcia i udoskonalenia ogólnej definicji problemu i możliwych wariantów strategicznych. Przeprowadzono dalsze wywiady i rozpowszechniono ankietę internetową wśród odpowiednich zainteresowanych stron reprezentujących organy publiczne i inne instytucje publiczne (władze krajowe, regionalne i lokalne, organy UE), przedstawicieli przemysłu (w tym odpowiednie stowarzyszenia) oraz członków społeczeństwa obywatelskiego (organizacje pozarządowe, grupy konsumentów).

Ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami, zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające ocenę skutków, trwające od grudnia 2020 r. do lutego 2021 r. Konsultacje obejmowały ukierunkowane ankiety przeprowadzone wśród kluczowych zainteresowanych stron oraz ukierunkowane wywiady i wnioski o podanie danych w celu wypełnienia określonych wniosków o informacje, w szczególności w celu wsparcia rozwoju metodyki określania wystarczającego rozwoju infrastruktury oraz w celu wsparcia oceny skutków ewentualnych środków z dziedziny polityki.

3.3. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Przygotowując niniejszą inicjatywę, Komisja wykorzystwała ustalenia oceny *ex post* dyrektywy³⁵. Zainteresowane strony dostarczyły wiele informacji w ramach działań konsultacyjnych, uzupełnionych o informacje przekazywane Komisji doraźnie. Ocena skutków opiera się w dużej mierze na towarzyszącym badaniu wsparcia zewnętrznego przeprowadzonym przez konsultanta³⁶. Komisja korzystała również z konsultacji na szeroką skalę z Forum Zrównoważonego Transportu, grupą ekspertów ds. paliw alternatywnych Komisji. Konsultacje z Forum Zrównoważonego Transportu trwały od października 2018 r. do listopada 2019 r., koncentrując się na problemach i przyszłych potrzebach w zakresie polityki w sektorze infrastruktury paliw alternatywnych³⁷. Ogólnie rzecz biorąc, do opracowania sprawozdania z oceny skutków wykorzystano liczne źródła, które były w dużej mierze wyczerpujące i reprezentatywne dla różnych grup zainteresowanych stron.

3.4. Ocena skutków

Rada ds. Kontroli Regulacyjnej otrzymała projekt sprawozdania z oceny skutków w dniu 7 kwietnia 2021 r. i wydała pozytywną opinię w dniu 7 maja 2021 r. Rada uznała, że sprawozdanie można jeszcze ulepszyć poprzez: a) lepsze opisanie różnicy między wariantami oraz jak łączą się ze zidentyfikowanymi problemami; oraz b) dopracowanie

³⁴ Opinie z oceny zostały przeanalizowane w raporcie z konsultacji z zainteresowanymi stronami, wspierającym raport końcowy z oceny.

³⁵ SWD(2021) 637.

³⁶ Sprawozdanie końcowe, badanie wspierające ocenę skutków „Ocena skutków przeglądu dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (2014/94/UE)”, 2021 r.

³⁷ Wnioski z tego działania zebrano w kompleksowym sprawozdaniu sporządzonym na posiedzeniu plenarnym Forum Zrównoważonego Transportu w listopadzie 2019 r.: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf>

sprawozdania w celu wyjaśnienia, czy przewidywany wpływ wynika z tej konkretnej inicjatywy, czy z innych polityk, czy też z połączenia tych dwóch”.

Ostateczne sprawozdanie z oceny skutków zawiera kompleksowy opis i ocenę wartości dodanej inicjatywy oraz jej powiązań z innymi inicjatywami politycznymi. Można je znaleźć w sekcjach 1.3, 3.3 i 8.1 sprawozdania z oceny. Szczegółowy opis wariantów strategicznych zawarto w sekcji 5, natomiast kompleksową analizę skutków wszystkich wariantów przedstawiono w sekcji 6. Przeanalizowane warianty strategiczne można streścić w następujący sposób:

- **Wariant strategiczny nr 1: znaczące zmiany dyrektywy.** Ustalanie celów krajowych i sprawozdawczość zgodnie z krajowymi ramami polityki pozostałyby ważnym filarem, który uzupełniałyby obowiązkowe cele oparte na flocie, dotyczące punktów ładowania elektrycznego dla pojazdów lekkich. W odniesieniu do pojazdów ciężkich zostałyby wprowadzone obowiązkowe cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T dotyczące punktów ładowania elektrycznego i punktów tankowania wodoru, w tym ograniczone przepisy dotyczące tankowania wodoru w węzłach miejskich. Obowiązkowe cele zostałyby również wprowadzone dla zasilania energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju i zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych. Ponadto niektóre aspekty jakości infrastruktury zostałyby uwzględnione w celu zwiększenia interoperacyjności i podniesienia jakości informacji dla użytkowników.
- **Wariant strategiczny nr 2: bardziej znaczące zmiany dyrektywy niż w przypadku wariantu 1.** Oprócz obowiązkowych celów opartych na flocie w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego dla pojazdów lekkich ustalono by cele oparte na odległości dla całej infrastruktury pojazdów drogowych w sieci TEN-T, w tym dla węzłów miejskich w ramach infrastruktury pojazdów ciężkich. Wariant ten obejmowałby również bardziej szczegółowe przepisy dotyczące portów i portów lotniczych w sieci TEN-T oraz większą harmonizację opcji płatności, standardów fizycznych i komunikacyjnych oraz praw konsumentów podczas ładowania. Wzmocniłoby to przepisy dotyczące przejrzystości cen i innych informacji dla użytkowników, w tym fizyczne oznakowanie infrastruktury ładowania i tankowania.
- **Wariant strategiczny nr 3: zmiana dyrektywy na rozporządzenie** (a tym samym idzie najdalej pod względem wiążących instrumentów prawnych). Oprócz obowiązkowych celów opartych na flocie i odległości w ramach wariantu 2 wariant ten obejmowałby dodatkowe cele oparte na lokalizacji w odniesieniu do elektrycznych pojazdów lekkich, jak również dodatkowe cele w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Wariant ten oznaczałby również znaczne podniesienie poziomu ambicji w odniesieniu do infrastruktury portowej i ustanowienie obowiązkowej płatności terminalowej jedyną opcją płatności w nowych szybkich ładowniach.

Ponieważ wariant 2 zapewnia najlepszą równowagę między osiągniętymi celami a kosztami wdrożenia, uznano go za najlepszy wariant strategiczny. W wariantcie strategicznym 2 można również przyjąć rozporządzenie, co w tym przypadku ma wpływ na przyspieszenie wdrażania przepisów. Ocena skutków zawiera szczegółowy opis środków regulacyjnych zawartych w poszczególnych wariantach strategicznych.

3.5. Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Znacznie większe ambicje polityczne w zakresie dostarczania wystarczającej i w pełni

interoperacyjnej infrastruktury do ładowania i tankowania są konieczne, aby wesprzeć konieczne wprowadzanie na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zgodnie z ogólnymi ambicjami politycznymi pakietu „Gotowi na 55” i związanych z nim inicjatyw politycznych. Sprawność regulacyjną osiąga się poprzez określenie niezbędnych minimalnych wymogów dla organów publicznych i podmiotów rynkowych. Związany z tym wyższy koszt dla organów publicznych wspierania rozwoju infrastruktury, w szczególności w częściach sieci transportowej, w których popyt jest niski, należy rozpatrywać w kontekście znacznie zwiększonych potrzeb użytkowników i możliwości rozwoju rynku na dużą skalę. Przegląd polityk w ramach pakietu strategicznego „Gotowi na 55” umożliwi wprowadzenie na rynek pojazdów bezemisyjnych i serwisowanie statków zasilanych energią elektryczną z lądu. Ocena skutków zawiera szczegółową analizę kosztów i korzyści, w tym podsumowanie w załączniku 3.

Chociaż przegląd zwiększa ogólne ambicje polityczne, zawiera również pewne ważne aspekty uproszczenia. To uproszczenie dotyczy przede wszystkim operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności. Ustanowienie jasnych i wspólnych minimalnych wymogów uprości ich działalność gospodarczą, ponieważ będą one musiały stawić czoła podobnym minimalnym wymogom we wszystkich państwach członkowskich. Takie wymogi uproszczą korzystanie z infrastruktury przez konsumentów fizycznych i prawnych (którzy obecnie mają do czynienia z mnóstwem podejść do użytkowania) i umożliwią lepsze innowacje w usługach biznesowych. Wzrośnie zaufanie konsumentów do solidności ogólnounijnej sieci infrastruktury ładowania i tankowania, co wpłynie na ogólną rentowność punktów ładowania i tankowania paliw oraz zapewni stabilne uzasadnienie biznesowe. Wszyscy uczestnicy rynku i grupy użytkowników skorzystają na niższych kosztach informacji, a w przypadku podmiotów rynkowych na niższych kosztach przestrzegania przepisów w perspektywie średnioterminowej, ponieważ wymogi dotyczące udostępniania infrastruktury na mocy rozporządzenia będą lepiej zharmonizowane. Organy publiczne mogą również skorzystać ze spójnych ogólnounijnych ram, które uproszczą koordynację z publicznymi i prywatnymi podmiotami rynkowymi.

W ocenie skutków nie zidentyfikowano żadnego obszaru, w którym przepisy planowane w ramach niniejszej inicjatywy generowałyby znaczne i nieproporcjonalne koszty dla MŚP w porównaniu z wszystkimi przedsiębiorstwami. Niniejsza inicjatywa zapewnia długoterminową pewność rynku na potrzeby inwestycji na rzecz infrastruktury ładowania i tankowania oraz tworzy podstawy rozwoju ekosystemu otwartych danych, z którego przedsiębiorstwa mogą korzystać w celu opracowywania nowych usług rynkowych, które przyniosą korzyści innowacyjnym MŚP. Inicjatywa ma ogólnie pozytywny wpływ na konkurencyjność przedsiębiorstw, które instalują i obsługują infrastrukturę do ładowania i tankowania, a także na konkurencyjność samego sektora motoryzacyjnego. Dzieje się tak, ponieważ zapewnienie wystarczającej infrastruktury ma wpływ na upowszechnianie na rynku pojazdów bezemisyjnych, co jest kluczowym aspektem przyszłej konkurencyjności sektora motoryzacyjnego, jak określono szczegółowo w ocenie skutków stanowiącej podstawę wniosku w sprawie zmiany norm CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych³⁸.

3.6. Prawa podstawowe

Wniosek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

³⁸ SWD(2021) 614, Ocena skutków towarzysząca wnioskowi w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w kwestii wzmacniania norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii Europejskiej.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

5.1. Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Wdrażanie zmienionego rozporządzenia będzie monitorowane za pomocą wskaźników fizycznego wdrażania infrastruktury ładowania i tankowania w UE. Do śledzenia wdrożenia będą stosowane ugruntowane instrumenty monitorowania.

Państwa członkowskie będą musiały przyjąć zmienione krajowe ramy polityki, aby rozwinąć rynek na paliwa alternatywne w sektorze transportu i wdrożyć odpowiednią infrastrukturę zgodnie z proponowanymi zaostrzonymi przepisami. Umożliwi to państwom członkowskim przedkładać Komisji sprawozdania z wykonania w sposób spójny i jednolity. Dostarczanie danych do krajowych i ogólnych punktów dostępu państw członkowskich będzie się odbywało według wspólnie uzgodnionych norm jakości danych³⁹. Ponadto europejskie obserwatorium paliw alternatywnych zostanie zmodernizowane i będzie ono nadal gromadzić i często aktualizować dane dotyczące upowszechniania pojazdów i wdrażania infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich⁴⁰. Komisja będzie również nadal współpracować ze swoją grupą ekspertów, Forum Zrównoważonego Transportu (i specjalistycznymi podgrupami) w celu monitorowania zmian na rynku i identyfikacji związanych z nimi potrzeb w zakresie polityki.

Pełen przegląd rozporządzenia zaplanowano na koniec 2026 r. w celu wskazania wszelkich możliwych niedociągnięć i identyfikacji przyszłych potrzeb w zakresie działań legislacyjnych dotyczących powstających technologii. Przegląd celów operacyjnych, wskaźników i źródeł danych znajduje się w załączniku 9 do dokumentu roboczego służb Komisji dotyczącym oceny skutków towarzyszącej niniejszej inicjatywie.

5.2. Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Niniejszy wniosek ustanawia nowe rozporządzenie uchylające obecną dyrektywę 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Struktura nowego rozporządzenia jest następująca:

- W art. 1 określono przedmiot rozporządzenia, doprecyzowując przedmiot obowiązującej dyrektywy, lecz nie wprowadzając w nim żadnych znaczących zmian.
- W art. 2 określono definicje na podstawie definicji zawartych w obowiązującej dyrektywie, które w stosownych przypadkach odpowiednio rozszerzono, biorąc pod uwagę ogólne zmiany zakresu stosowania i przepisów nowego rozporządzenia.
- Art. 3–12 zawierają przepisy dotyczące wprowadzenia określonej infrastruktury ładowania i tankowania lekkich i ciężkich pojazdów transportu drogowego, statków morskich i statków powietrznych.

³⁹ Decyzje dotyczące rozwoju technologii informacyjnej i zamówień publicznych będą podlegały zatwierdzeniu przez Radę Komisji Europejskiej ds. Technologii Informacyjnej i Cyberbezpieczeństwa.

⁴⁰ www.eafo.eu

- Art. 3 i 4 zawierają przepisy, w których nakłada się na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia minimalnego pokrycia ich terytorium ogólnodostępnymi punktami ładowania lekkich i ciężkich pojazdów transportu drogowego, w tym wzdłuż bazowej i kompleksowej sieci TEN-T.
- W art. 5 zawarto dalsze przepisy dotyczące łatwości w obsłudze infrastruktury ładowania. Obejmują one przepisy dotyczące sposobów płatności, przejrzystości cen i informacji dla konsumentów, praktyk niedyskryminacyjnych, inteligentnego ładowania, a także zasad oznakowania dotyczących dostaw energii elektrycznej do punktów ładowania.
- Art. 6 zawiera przepisy w zakresie zapewnienia przez państwa członkowskie minimalnego pokrycia bazowej i kompleksowej sieci TEN-T ogólnodostępnymi punktami tankowania wodoru przeznaczonymi dla pojazdów ciężkich i lekkich.
- Art. 7 zawiera dalsze przepisy dotyczące zapewnienia łatwości w obsłudze infrastruktury tankowania wodoru, w tym poprzez minimalne wymogi dotyczące metod płatności, przejrzystości cen i wyboru umowy.
- Art. 8 zawiera przepisy w zakresie zapewnienia przez państwa członkowskie do dnia 1 stycznia 2025 r. minimalnego pokrycia bazowej i kompleksowej sieci TEN-T ogólnodostępnymi punktami tankowania skroplonego gazu ziemnego przeznaczonymi dla pojazdów ciężkich.
- W art. 9 i 10 określono przepisy w zakresie zapewnienia przez państwa członkowskie instalacji minimalnego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu określonych statków morskich w portach morskich oraz statków żeglugi śródlądowej. W artykułach tych doprecyzowano również kryteria wyłączenia określonych portów oraz określono wymogi w celu zapewnienia minimalnego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu.
- W art. 11 ustanowiono wymóg, aby państwa członkowskie zapewniły odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG w portach morskich sieci TEN-T oraz aby wskazały odnośne porty w krajowych ramach polityki.
- Art. 12 dotyczy przepisów minimalnych w zakresie zasilania energią elektryczną wszystkich samolotów podczas postoju w portach lotniczych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T.
- W art. 13 przeformułowano przepisy dotyczące krajowych ram polityki państw członkowskich. Przewidziano w nim wieloetapowy proces opracowywania przez państwa członkowskie i Komisję zwięzłego planu wdrożenia infrastruktury i osiągnięcia celów określonych w rozporządzeniu. Obejmuje on również nowe przepisy dotyczące formułowania strategii wdrażania paliw alternatywnych w innych rodzajach transportu wspólnie z głównymi zainteresowanymi stronami na szczeblu sektorowym i regionalnym/lokalnym. Strategia ta miałaby zastosowanie w przypadkach, gdy w rozporządzeniu nie określono obowiązkowych wymogów, lecz należy uwzględnić pojawiające się potrzeby w zakresie polityki wynikające z rozwoju technologii paliw alternatywnych.
- W art. 14, 15 i 16 określono podejście w zakresie zarządzania. Obejmuje ono obowiązki sprawozdawcze odpowiadające przepisom dotyczącym państw członkowskich w zakresie krajowych ram polityki i krajowych sprawozdań z postępów w ramach interaktywnego procesu współpracy z Komisją. Ponadto określono wymogi dotyczące przedkładania przez Komisję sprawozdań dotyczących krajowych ram polityki państw członkowskich i sprawozdań z postępów.

- Art. 17 obejmuje wymogi w zakresie informowania użytkowników w formie etykiet paliw oraz wymogi informacyjne dotyczące porównywania cen paliw.
- W art. 18 określono wymogi dla operatorów lub właścicieli ogólnodostępnych punktów ładowania lub tankowania paliw w zakresie dostarczania danych dotyczących dostępności i dyspozycyjności pewnych rodzajów danych statycznych i dynamicznych, obejmujące ustanowienie organizacji ds. rejestracji identyfikacji w celu wydawania numerów identyfikacyjnych. W artykule tym nadano też Komisji uprawnienia do przyjmowania kolejnych aktów delegowanych w celu określania – w miarę potrzeby – kolejnych elementów.
- W art. 19 określono przepisy dotyczące wspólnych specyfikacji technicznych uzupełniające istniejące wspólne specyfikacje techniczne o zbiór nowych obszarów, w zakresie których Komisja będzie miała prawo przyjmować kolejne akty delegowane. Będą one opierały się, w zakresie uznanym za niezbędny, na normach opracowanych przez europejskie organizacje normalizacyjne.
- Art. 20 dotyczy wykorzystywania delegowania uprawnień w odniesieniu do przepisów dotyczących dostarczania danych i wspólnych specyfikacji technicznych.
- Art. 21 dotyczy kontynuowania procedury komitetowej w ramach nowego rozporządzenia.
- W art. 22, 23 i 24 określono warunki dokonywania przeglądu i wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wniosek obejmuje załączniki:

- Załącznik I zawiera szczegółowe przepisy dotyczące krajowej sprawozdawczości państw członkowskich zapewniające spójną i porównywalną sprawozdawczość wspierającą wdrożenie niniejszego rozporządzenia.
- Załącznik II dotyczy wykazu obszarów, w których wspólne specyfikacje techniczne na podstawie niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do rynku wewnętrznego lub będą musiały zostać przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia w drodze aktów delegowanych w obszarach, w których rozwój nowych technologii wymaga ustanowienie wspólnych specyfikacji technicznych.
- W załączniku III określono wymogi dotyczące państw członkowskich obejmujące podział na kategorie sprawozdawczości w zakresie upowszechnienia pojazdów elektrycznych i infrastruktury ładowania.
- W załączniku IV znajduje się tabela korelacji.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 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 ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE³ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁴ 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 celów 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 celów i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi.
- (2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już cele dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE⁵ ustanowiono jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 14 %.
- (3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁷ ustanowiono już

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ 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).
COM(2020) 789 final.

⁵ 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).

⁶ 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

normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. Instrumenty te powinny przyspieszyć upowszechnianie w szczególności pojazdów bezemisyjnych i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw.

- (4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁸ i FuelEU Maritime⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji i wykorzystania 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 inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach sieci TEN-T odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów.
- (5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym dokumencie, który powinien uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych. Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu. W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu *plug-in*. pojazdy drogowe zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi są również dostępne na rynkach. Ponadto obecnie wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie akumulatorowym, a także pociągi zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi. 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., a w szczególności w przypadku sektora lotnictwa – jeszcze później, 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 paliwa gazowe i ciekłe.
- (6) Takie biopaliwa i paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z różnych surowców i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. Z technicznego punktu widzenia mogą one być, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. Odnawialny metanol można również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Paliwa syntetyczne i parafinowe mają

użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁷ 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).

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

potencjał zmniejszenia udziału źródeł energii pochodzących z paliw kopalnych w zaopatrzeniu transportu w energię. 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 LNG będzie nadal odgrywać rolę w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030. Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków. W przeciwieństwie do transportu morskiego w przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie występują zazwyczaj mniejsze statki i krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, powinny wejść na rynek szybciej. Oczekuje się, że LNG nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem) lub zastępowanie ich wymienionymi paliwami. 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 samochody ciężarowe napędzane LNG są już w pełni rozwinięte. Z jednej strony wspólne scenariusze, stanowiące podstawę kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz Planu w zakresie celów klimatycznych, a także zmienione scenariusze modelowania w ramach pakietu „Gotowi na 55” sugerują pewną ograniczoną rolę paliw gazowych, które będą w coraz większym stopniu dekarbonizowane w ciężkim transporcie drogowym, zwłaszcza w segmencie transportu długodystansowego. Ponadto oczekuje się, że pojazdy napędzane LPG i CNG, dla których istnieje już w Unii wystarczająca infrastruktura, będą stopniowo zastępowane bezemisyjnymi układami napędowymi, uznaje się zatem że, w celu wypełnienia pozostałych luk w głównych sieciach, potrzebna jest jedynie ograniczona ukierunkowana polityka na rzecz wdrażania infrastruktury LNG, w ramach której można również dostarczać paliwa zdekarbonizowane.
- (9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym nie stworzą długoterminowej pewności koniecznej dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.

- (10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie całkowitej liczby pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu *plug-in*. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.
- (11) Jej wdrożenie w państwach członkowskich zapewniłoby instalację odpowiedniej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania, w szczególności przy punktach transportu publicznego, takich jak portowe terminale pasażerskie, porty lotnicze lub dworce kolejowe. Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w celu zwiększenia wygody konsumentów, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po całej Unii.
- (12) Właściciele pojazdów elektrycznych powinni korzystać w dużej mierze z punktów ładowania zlokalizowanych na ich własnym terenie lub na terenie parkingów zbiorowych w budynkach mieszkalnych i niemieszkalnych. Instalację infrastruktury kanałowej i punktów ładowania w tych budynkach reguluje dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE¹⁰, państwa członkowskie powinny jednak brać pod uwagę dostępność takiej prywatnej infrastruktury przy planowaniu wdrażania ogólnodostępnych punktów ładowania.
- (13) 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. Podejście mieszane obejmujące cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, cele w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i cele w węzłach miejskich powinno zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępną infrastrukturą przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby wesprzeć upowszechnienie na rynku pojazdów ciężkich elektrycznych o napędzie akumulatorowym.
- (14) Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, co przyczyni się konkretnie do elektryfikacji sektora przewozów długodystansowych.
- (15) Infrastrukturę ładowania wzdłuż sieci TEN-T powinna uzupełniać ogólnodostępna infrastruktura szybkiego ładowania w węzłach miejskich. Infrastruktura ta wymagana

¹⁰ 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).

jest w szczególności w celu zapewnienia możliwości ładowania pojazdów dostawczych oraz pojazdów ciężarowych do przewozów długodystansowych w miejscu docelowym, natomiast cel krajowy oparty na flocie powinien zapewniać punkty ładowania pojazdów lekkich również na obszarach miejskich.

- (16) Rozwój infrastruktury ładowania jest równie ważny na terenach prywatnych, takich jak prywatne zajezdnie, i w centrach logistycznych, aby zapewnić ładowanie nocnego i w miejscu docelowym. Organy publiczne powinny podjąć działania w celu opracowania zmienionych krajowych ram polityki, aby zapewnić powstanie odpowiedniej infrastruktury do takiego ładowania nocnego i w miejscu docelowym.
- (17) Ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw obejmują na przykład stanowiące własność prywatną punkty ładowania lub tankowania paliw, dostępne publicznie, które zlokalizowane są na terenie nieruchomości publicznej lub prywatnej, takie jak parkingi publiczne lub parkingi supermarketów. Punkt ładowania lub tankowania paliw zlokalizowany na terenie nieruchomości prywatnej, która jest dostępna dla ogółu społeczeństwa, powinien być uznawany za ogólnodostępny również w przypadkach, gdy dostęp ograniczony jest do pewnej ogólnej grupy użytkowników, na przykład klientów. Punkty ładowania lub tankowania paliw przeznaczone do systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych powinny być uznawane za ogólnodostępne tylko wtedy, gdy wyraźnie dozwolony jest dostęp do nich użytkowników będących osobami trzecimi. Punkty ładowania lub tankowania paliw zlokalizowane na terenie prywatnych nieruchomości, do których dostęp jest ograniczony do pewnej określonej grupy osób, takie jak parkingi w budynkach biurowych, do których dostęp mają tylko pracownicy lub osoby upoważnione, nie powinny być uznawane za ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw.
- (18) Stacja ładowania to pojedyncza instalacja fizyczna przeznaczona do ładowania pojazdów elektrycznych. Każda stacja posiada teoretyczną maksymalną moc wyjściową wyrażoną w kW. Każda stacja posiada 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. Strefa ładowania składa się z co najmniej jednej stacji ładowania w określonej lokalizacji i obejmuje również, w zależności od przypadku, wydzielone przylegające do niej parkingi. Jeżeli chodzi o cele w zakresie stref ładowania, określone w niniejszym rozporządzeniu, minimalną moc wyjściową wymaganą przez te strefy ładowania mogłaby zapewnić jedna stacja ładowania lub większa ich liczba.
- (19) 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 inteligentnych punktów ładowania wspierających tworzenie połączonej cyfrowo i interoperacyjnej infrastruktury¹¹. Te inteligentne punkty ładowania powinny posiadać zestaw cech fizycznych i specyfikacji technicznych (dotyczących sprzętu i oprogramowania) niezbędnych do wysyłania i odbierania danych w czasie

¹¹ Zgodnie z zasadami określonymi w europejskich ramach interoperacyjności – strategii wdrażania, COM/2017/0134 final.

rzeczywistym, umożliwiającym 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.

- (20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944¹² umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci 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, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami 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 inteligentnymi punktami ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego systemu pomiarowego 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) 2019/444.
- (21) 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 dalsze włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż umożliwia ono reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Wszystkie punkty ładowania o normalnej mocy, przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.
- (22) Przy tworzeniu infrastruktury dla pojazdów elektrycznych współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz prawa i obowiązki poszczególnych podmiotów na rynku elektromobilności muszą być zgodne z zasadami ustalonymi na mocy dyrektywy (UE) 2019/944. Oznacza to, że operatorzy systemów dystrybucyjnych powinny współpracować na zasadzie niedyskryminacji z wszelką osobą tworzącą lub eksploatującą ogólnodostępne punkty ładowania i państwa członkowskie powinny zapewnić, by ramy prawne umożliwiały zawieranie umów na dostawę energii elektrycznej w punkcie ładowania z dostawcą innym niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt ładowania. Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępstw na mocy art. 66 dyrektywy (UE) 2019/944.
- (23) Tworzenie i eksploatacja punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych powinny przebiegać w warunkach konkurencyjnego rynku ze

¹² 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).

swobodnym dostępem dla wszystkich stron zainteresowanych tworzeniem lub eksploatacją infrastruktury służącej do ładowania. Ze względu na ograniczenia w zakresie alternatywnych lokalizacji 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 zawierają w ogóle daty zakończenia. Państwa członkowskie powinny dążyć – w miarę możliwości i zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE¹³ – do udzielania nowych koncesji w drodze przetargu, zwłaszcza w przypadku stacji ładowania zlokalizowanych na istniejących miejscach obsługi podróżnych lub do nich przylegających, aby ograniczyć koszt ich utworzenia i umożliwić nowym podmiotom wejście na rynek.

- (24) Przejrzystość cenowa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem korzystania z usługi 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 kosztów.
- (25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te 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 którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. Komisja powinna monitorować rozwój rynku ładowania. Przy dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.
- (26) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku. Rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym rozpowszechnienie na dużą skalę pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, jak przewidziano w strategii Komisji w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu¹⁴. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich, co nie pozwala na poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe cele w zakresie tworzenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić utworzenie wystarczająco gęstej sieci punktów tankowania wodoru wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii lekkich i ciężkich pojazdów napędzanych wodorem.
- (27) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub jego pobliżu. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją

¹³ 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).

¹⁴ COM(2020) 301 final.

zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013¹⁵ – powinny zapewnić takie stacje tankowania. W obrębie węzłów miejskich organy publiczne powinny rozważyć tworzenie stacji w multimodalnych centrach logistycznych, gdyż nie tylko są one typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich, lecz mogłyby również wydawać wodór na potrzeby innych rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa.

- (28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż pewien stopień niepewności dotyczącej tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”¹⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim 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 wydawać przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór, który pozwala zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i jest technologią preferowaną przez niektórych producentów pojazdów. W tym celu minimalna liczba stacji tankowania wodoru powinna wydawać, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.
- (29) W Unii utworzono szereg punktów tankowania LNG, co już stanowi podstawę umożliwiającą ruch pojazdów ciężkich napędzanych LNG. Sieć bazowa TEN-T powinna pozostać podstawą do rozwoju infrastruktury LNG oraz, stopniowo, skroplonego biometanu, jako że obejmuje ona główne przepływy ruchu i umożliwia sieć połączeń transgranicznych w całej Unii. W dyrektywie 2014/94/UE zalecano instalację takich punktów tankowania paliw w odległościach co 400 km wzdłuż sieci bazowej TEN-T, jednak do osiągnięcia tego celu nadal konieczne jest usunięcie pewnych ograniczonych luk w sieci bazowej TEN-T. Państwa członkowskie powinny osiągnąć ten cel i usunąć pozostające luki do 2025 r., po czym ten cel szczegółowy przestanie obowiązywać.
- (30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc 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. Ta metoda płatności *ad hoc* powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

¹⁵ 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).

¹⁶ COM(2020) 301 final.

- (31) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić wszystkim użytkownikom bezproblemową mobilność i dostępność, w tym również osobom z niepełnosprawnościami i osobom starszym. Co do zasady lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby mogło z nich korzystać jak najwięcej osób, w szczególności osoby starsze, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osoby z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół parkingu, zadbanie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, zapewnienie, aby guziki 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 odnośnych stacji ładowania powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882¹⁷ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.
- (32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z łądu mogą zapewnić czystą energię dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i statków żeglugi śródlądowej. Zgodnie z inicjatywą FuelEU Maritime operatorzy kontenerowców i statków pasażerskich powinni przestrzegać przepisów mających na celu ograniczenie emisji ze statków cumujących. Obowiązkowe cele w zakresie rozpowszechnienia powinny zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające zasilanie energią elektryczną z łądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, aby spełnić te wymogi. Zastosowanie tych celów do wszystkich portów morskich sieci TEN-T zapewniłoby równe warunki działania portów.
- (33) Kontenerowcom i statkom pasażerskim jako kategoriom statków, które produkują najwięcej emisji na jeden statek cumujący, powinno się priorytetowo zapewnić zasilanie energią elektryczną z łądu. Aby uwzględnić charakterystykę zapotrzebowania na moc poszczególnych rodzajów cumujących statków pasażerskich, a także charakterystykę operacyjną portu, należy rozróżnić pomiędzy wymogami statków pasażerskich dotyczącymi statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, a wymogami dotyczącymi pozostałych statków pasażerskich.
- (34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp należących do Unii. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z łądu. W takim przypadku wyspy powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

¹⁷ 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).

- (35) Sieć bazowa punktów tankowania LNG w portach morskich powinna być dostępna do 2025 r. Punkty tankowania LNG obejmują terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki.
- (36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych powinno zastąpić paliwo ciekłe, zużywane przez samoloty, czystszy źródłem energii elektrycznej (korzystanie z pomocniczego źródła zasilania) lub naziemnego źródła zasilania. Powinno to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ na zmianę klimatu. Wszystkie operacje zarobkowego transportu lotniczego powinny zatem mieć możliwość korzystania z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach lotu lub stanowiskach poza portem lotniczym w portach lotniczych sieci TEN-T.
- (37) Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2014/94/UE państwa członkowskie ustanowiły krajowe ramy polityki przedstawiające ich plany i cele, 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 będą ponadto potrzebne alternatywne dla paliw kopalnych rozwiązania we wszystkich rodzajach transportu. Należy dokonać przeglądu krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych celach. Zmienione ramy powinny również uwzględniać wszystkie rodzaje transportu, w tym te, dla których nie istnieją obowiązkowe cele w zakresie wdrażania.
- (38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury.
- (39) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.
- (40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe ramy polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinakach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy 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 powietrznych, a także dla linii kolejowych, które nie będą elektryfikowane. Na podstawie tych strategii Komisja powinna dokonać

przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie większej liczby obowiązkowych celów dla tych sektorów.

- (41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych, aby osiągnąć obowiązkowe cele 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.
- (42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE¹⁸ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na czyste ekologicznie i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych ramy polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury przeznaczonej dla autobusów. Państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym.
- (43) Mając na uwadze rosnącą różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych oraz ciągły wzrost mobilności drogowej obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie użytkownikom pojazdów jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w punktach tankowania paliw oraz zgodności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 18 listopada 2016 r.
- (44) Proste i łatwo porównywalne informacje o cenach różnych paliw mogłyby odgrywać istotną rolę w umożliwieniu użytkownikom pojazdów 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 prezentowane na wszystkich odnośnych stacjach paliw.
- (45) 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 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”).

¹⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

- (46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dane należy zatem dostarczać zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE¹⁹ do krajowych punktów dostępu.
- (47) Ważne jest, aby wszystkim podmiotom w ekosystemie elektromobilności umożliwić łatwą interakcję za pomocą środków cyfrowych, aby zapewnić najlepszą jakość usług dla użytkownika końcowego. Wymaga to zapewnienia unikalnych identyfikatorów odpowiednich podmiotów w łańcuchu wartości. W tym celu państwa członkowskie powinny wyznaczyć organizację ds. rejestracji identyfikacji, która będzie wydawać niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji przynajmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności i która będzie zarządzać tymi kodami. 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; umożliwiać wymianę i weryfikować niepowtarzalność tych kodów w dziedzinie elektromobilności za pomocą ewentualnego przyszłego wspólnego repozytorium rejestracji na potrzeby identyfikacji. Komisja powinna wydawać wytyczne techniczne dotyczące struktury takiej organizacji na podstawie działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” (IDACS).
- (48) 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, ale również normy dotyczące komunikacji między statkami a infrastrukturą.
- (49) 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 Europejska powinna zatem zapewnić, by specyfikacje techniczne dotyczące transportu morskiego przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia były spójne z regułami międzynarodowymi przyjętymi przez IMO.
- (50) 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

¹⁹ 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).

(UE) nr 1025/2012²⁰. Normy te powinny być oparte, w stosownych przypadkach, na aktualnych normach międzynarodowych lub na bieżących międzynarodowych pracach normalizacyjnych.

- (51) Specyfikacje techniczne określone w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE nadal mają zastosowanie, jak określono w tej dyrektywie.
- (52) 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.
- (53) Infrastruktura paliw alternatywnych jest dziedziną, która szybko się rozwija. Brak wspólnej specyfikacji technicznej stoi na przeszkodzie utworzeniu jednolitego rynku infrastruktury paliw alternatywnych. Komisja powinna zatem posiadać uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu formułowania specyfikacji technicznej w obszarach, w których brakuje niezbędnej wspólnej specyfikacji technicznej. W szczególności taka specyfikacja powinna dotyczyć komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania, komunikacji między punktem ładowania a systemem zarządzania oprogramowaniem do ładowania (komunikacja wewnętrzna), komunikacji związanej z usługą roamingu dostępną w pojeździe elektrycznym oraz komunikacji z siecią elektroenergetyczną. Należy również określić odpowiednie ramy zarządzania i role poszczególnych uczestników ekosystemu komunikacji pojazd-sieć. Ponadto należy wziąć pod uwagę nowe osiągnięcia technologiczne, takie jak systemy dróg elektrycznych (ERS). Jeżeli chodzi o dostarczanie danych, należy przewidzieć dodatkowe rodzaje danych i specyfikację techniczną dotyczącą formatu, częstotliwości i jakości danych na potrzeby zapewnienia ich dostępności i przejrzystości.
- (54) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego. Fakt ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla poszczególnych środków transportu. Do końca 2026 r. Komisja powinna zatem przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia, w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych w transporcie wodnym i w lotnictwie.
- (55) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie wspieranie szerokiego rozwoju rynku paliw alternatywnych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie działające samodzielnie, natomiast możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii ze względu na potrzebę działania na rzecz zapewnienia popytu na masę krytyczną pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi i na racjonalny pod względem kosztów rozwój przemysłu

²⁰ 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).

Europejskiego oraz na rzecz zapewnienia pojazdom zasilanym paliwami alternatywnymi możliwości poruszania się po całej Unii, Unia może przyjąć 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.

(56) Należy zatem uchylić dyrektywę 2014/94/UE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

1. W niniejszym rozporządzeniu określa się obowiązkowe krajowe cele ogólne dotyczące rozwoju wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, statków wodnych i statków powietrznych podczas postoju. W niniejszym rozporządzeniu określono 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 zawiera zasady dotyczące krajowych ram polityki przyjmowanych przez państwa członkowskie, w tym rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w obszarach, w których nie określono obowiązkowych ogólnounijnych celów, oraz sprawozdawczości w zakresie rozwoju takiej infrastruktury.
3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się mechanizm sprawozdawczości na potrzeby rozwoju współpracy i zapewnienia dokładnego śledzenia postępów. Mechanizm ten obejmuje stosowanie usystematyzowanej, przejrzystej metody iteracyjnej z udziałem Komisji i państw członkowskich do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki oraz ich późniejszego wdrożenia i powiązanych działań Komisji.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „dostępność danych” oznacza możliwość zamówienia danych i otrzymania ich w dowolnym momencie w formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 5 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/962²¹;

²¹ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2015/962 z dnia 18 grudnia 2014 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 157 z 23.6.2015, s. 21).

- 2) „cena *ad hoc*” oznacza cenę fakturowaną przez operatora punktu ładowania lub tankowania paliw użytkownikowi końcowemu za ładowanie lub tankowanie paliwa na zasadzie *ad hoc*;
- 3) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:
- a) „paliwa alternatywne wykorzystywane w pojazdach bezemisyjnych”:
 - energię elektryczną,
 - wodór,
 - amoniak;
 - b) „paliwa odnawialne”:
 - paliwa z biomasy i biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 27 i 33 dyrektywy (UE) 2018/2001,
 - paliwa syntetyczne i parafinowe, w tym amoniak, wytwarzane ze źródeł odnawialnych;
 - c) „alternatywne 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 ze źródeł nieodnawialnych;
- 4) „port lotniczy bazowej i kompleksowej sieci TEN-T” oznacza port lotniczy wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 5) „organ zarządzający portem lotniczym” oznacza organ zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE²²;
- 6) „automatyczne uwierzytelnianie” oznacza uwierzytelnienie pojazdu w punkcie ładowania za pomocą złącza do ładowania lub telematyki;
- 7) „przystępność danych” oznacza istnienie danych w cyfrowym formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego;
- 8) „pojazd elektryczny o napędzie akumulatorowym” oznacza pojazd elektryczny napędzany wyłącznie silnikiem elektrycznym, niewyposażony w dodatkowe źródło napędu;
- 9) „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;
- 10) „złącze” oznacza interfejs fizyczny między punktem ładowania a pojazdem elektrycznym służący do wymiany energii elektrycznej;
- 11) „zarobkowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy zdefiniowany w art. 3 pkt 24 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139²³;

²² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

- 12) „kontenerowiec” oznacza statek zaprojektowany wyłącznie do przewozu kontenerów w ładowniach i na pokładzie;
- 13) „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 między użytkownikiem końcowym a danym dostawcą usług w zakresie mobilności;
- 14) „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;
- 15) „operator systemu dystrybucyjnego” oznacza operatora zdefiniowanego w art. 2 pkt 29 dyrektywy (UE) 2019/944;
- 16) „dane dynamiczne” oznaczają dane, które często lub regularnie podlegają zmianom;
- 17) „system dróg elektrycznych” oznacza instalację fizyczną wzdłuż drogi umożliwiającą dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego będącego w ruchu;
- 18) „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;
- 19) „zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju” oznacza zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju na stanowiskach lotu i stanowiskach poza portem lotniczym z wykorzystaniem standardowego stałego lub ruchomego interfejsu;
- 20) „użytkownik końcowy” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która nabywa paliwo alternatywne w celu bezpośredniego wykorzystania w pojeździe;
- 21) „e-roaming” oznacza wymianę danych i płatności pomiędzy operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw a dostawcą usług w zakresie mobilności, od którego użytkownik końcowy nabywa usługę ładowania;
- 22) „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;
- 23) „norma europejska” oznacza normę zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1025/2012;

²³

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.

- 24) „terminal towarowy” oznacza terminal towarowy zdefiniowany w art. 3 lit. s) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 25) „pojemność brutto” (GT) oznacza pojemność brutto zdefiniowaną w art. 3 lit. e) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757²⁴;
- 26) „pojazd ciężki” oznacza pojazd silnikowy kategorii M2, M3, N2 lub N3 zdefiniowany w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE²⁵;
- 27) „punkt ładowania o dużej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego;
- 28) „szybka jednostka pasażerska” oznacza jednostkę zdefiniowaną w rozdziale X prawidło 1 SOLAS 74, przewożącą więcej niż 12 pasażerów;
- 29) „pojazd lekki” oznacza pojazd silnikowy kategorii M1 lub N1 zdefiniowany w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE;
- 30) „dostawca usług w zakresie mobilności” oznacza osobę prawną, która świadczy usługi za wynagrodzeniem na rzecz użytkownika końcowego, w tym sprzedaje usługi ładowania;
- 31) „punkt ładowania o normalnej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy nieprzekraczającej 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego;
- 32) „krajowy punkt dostępu” oznacza cyfrowy interfejs, za pośrednictwem którego użytkownikom danych udostępnia się dane statyczne i dynamiczne na potrzeby ponownego wykorzystania, wdrożony przez państwa członkowskie zgodnie z art. 3 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/962;
- 33) „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;
- 34) „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;
- 35) „statek pasażerski” oznacza statek przewożący więcej niż 12 pasażerów, w tym statki wycieczkowe, szybkie jednostki pasażerskie oraz statki posiadające urządzenia umożliwiające wjazd na statek i zjazd z niego pojazdów drogowych lub kolejowych (statki pasażerskie typu ro-ro);
- 36) „pojazd hybrydowy typu *plug-in*” oznacza pojazd elektryczny wyposażony w konwencjonalny silnik spalinowy połączony z elektrycznym układem napędowym, który to pojazd można ładować z wykorzystaniem zewnętrznego źródła energii elektrycznej;

²⁴ 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).

²⁵ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

- 37) „moc wyjściowa” oznacza teoretyczną maksymalną moc, wyrażoną w kW, którą może dostarczyć punkt, stacja lub strefa ładowania lub instalacja zasilania energią elektryczną z ładu pojazdu lub statku podłączonego do danego punktu lub danej stacji, strefy lub instalacji ładowania;
- 38) „ogólnodostępna” infrastruktura paliw alternatywnych oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa, niezależnie od tego, czy znajduje się ona 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;
- 39) „kod QR” oznacza kodowanie i wizualizację danych zgodne z normą ISO 18004;
- 40) „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 dłuższych stosunków handlowych wykraczających poza zwykły zakup usługi;
- 41) „punkt ładowania” oznacza stały lub ruchomy interfejs, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego i który może być wyposażony w jedno złącze lub większą ich liczbę w celu zapewnienia obsługi różnych rodzajów złączy, 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;
- 42) „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 albo cechy projektowe przestrzeni parkingowej przylegającej do punktu, stacji lub strefy ładowania, albo ze względu na oba te czynniki;
- 43) „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;
- 44) „strefa ładowania” oznacza co najmniej jedną stację ładowania w określonej lokalizacji;
- 45) „stacja ładowania” oznacza jedną fizyczną instalację w określonej lokalizacji, składającą się z co najmniej jednego punktu ładowania;
- 46) „usługa ładowania” oznacza sprzedaż lub dostarczenie energii elektrycznej, w tym powiązane usługi, za pomocą ogólnodostępnego punktu ładowania;
- 47) „sesja ładowania” oznacza proces pełnego ładowania pojazdu w ogólnodostępnym punkcie ładowania od momentu podłączenia pojazdu do momentu jego odłączenia;
- 48) „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 dłuższych stosunków handlowych wykraczających poza zwykły zakup usługi;

- 49) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe;
- 50) „usługa tankowania paliw” oznacza sprzedaż lub dostarczenie wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą ogólnodostępnego punktu tankowania paliw;
- 51) „sesja tankowania paliw” oznacza proces pełnego tankowania pojazdu w ogólnodostępnym punkcie tankowania paliw od momentu podłączenia pojazdu do momentu jego odłączenia;
- 52) „stacja tankowania paliw” oznacza jedną fizyczną instalację w określonej lokalizacji, składającą się z co najmniej jednego punktu tankowania paliw;
- 53) „organ regulacyjny” oznacza organ regulacyjny wyznaczony przez każde z państw członkowskich zgodnie z art. 57 ust. 1 dyrektywy (UE) 2019/944;
- 54) „energia odnawialna” oznacza energię z odnawialnych źródeł niekopalnych zdefiniowaną w art. 2 pkt 1 dyrektywy (UE) 2018/2001;
- 55) „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;
- 56) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking i miejsce obsługi podróżnych, o których mowa w art. 17 pkt 1 lit. b), przeznaczone do nocnego parkowania pojazdów ciężkich;
- 57) „statek cumujący” oznacza statek cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757;
- 58) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia;
- 59) „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;
- 60) „dane statyczne” oznaczają dane, które nie podlegają częstym lub regularnym zmianom;
- 61) „sieć kompleksowa TEN-T” oznacza sieć zdefiniowaną w art. 9 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 62) „sieć bazowa TEN-T” oznacza sieć zdefiniowaną w art. 38 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 63) „port śródlądowy sieci bazowej TEN-T i port śródlądowy sieci kompleksowej TEN-T” oznacza port śródlądowy sieci bazowej lub kompleksowej TEN-T wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;
- 64) „port morski sieci bazowej TEN-T i port morski sieci kompleksowej TEN-T” oznacza port morski sieci bazowej lub kompleksowej TEN-T wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

- 65) „operator systemu przesyłowego” oznacza operatora systemu zdefiniowanego w art. 2 pkt 35 dyrektywy (UE) 2019/944;
- 66) „węzeł miejski” oznacza węzeł miejski zdefiniowany w art. 3 lit. p) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

Artykuł 3

Cele dotyczące infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów lekkich

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:
- ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych;
 - oddawane do użytku na ich terytorium ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich zapewniały wystarczającą moc wyjściową dla tych pojazdów.

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby na koniec każdego roku począwszy od roku, o którym mowa w art. 24, łącznie zostały spełnione następujące cele dotyczące mocy wyjściowej:

- a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; oraz
 - b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 0,66 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania.
2. Państwa członkowskie zapewniają minimalny zasięg ogólnodostępnych punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w sieci drogowej na swoim terytorium. W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby:
- a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:
 - (i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - (ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały

rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

- (i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - (ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.
3. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Artykuł 4

Cele dotyczące infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów ciężkich

1. Państwa członkowskie zapewniają minimalny zasięg ogólnodostępnych punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich na swoim terytorium. W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby:
- a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymagania zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:
 - (i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 400 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;
 - (ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 3 500 kW i zawiera co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;
 - b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymagania zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 100 km:
 - (i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 400 kW i zawiera co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;
 - (ii) do dnia 1 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 3 500 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

- c) do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu zostanie zainstalowana co najmniej jedna stacja ładowania przeznaczona dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW;
 - d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 200 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.
2. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Artykuł 5

Infrastruktura ładowania

1. Operatorzy ogólnodostępnych stacji ładowania mają swobodę kupowania energii elektrycznej od dowolnego dostawcy energii elektrycznej w Unii, z uwzględnieniem umów z dostawcą.
2. W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie pojazdów elektrycznych na zasadzie *ad hoc*, przy użyciu powszechnie wykorzystywanego w Unii instrumentu płatniczego. W tym celu:
 - a) na ogólnodostępnych stacjach ładowania o mocy wyjściowej na poziomie poniżej 50 kW, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:
 - (i) czytnika kart płatniczych;
 - (ii) urządzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych;
 - (iii) urządzeń wykorzystujących połączenie z internetem, dzięki któremu można w szczególności wygenerować na przykład kod QR na potrzeby transakcji płatniczej;
 - b) na ogólnodostępnych stacjach ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 50 kW, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

- (i) czytnika kart płatniczych;
- (ii) urządzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych.

Od dnia 1 stycznia 2027 r. operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne stacje ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 50 kW spełniały wymóg określony w lit. b).

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

3. W przypadku gdy w ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy oferują automatyczne uwierzytelnianie, zapewniają oni, aby użytkownicy końcowi zawsze mieli prawo nieskorzystania z automatycznego uwierzytelniania i mogli ładować swój pojazd na zasadzie *ad hoc*, jak przewidziano w ust. 3, albo skorzystać z innego, opartego na umowie rozwiązania w zakresie ładowania oferowanego w danym punkcie ładowania. Operatorzy punktów ładowania w sposób wyraźny przedstawiają ten wariant i wygodnie oferują go użytkownikowi końcowemu w każdym ogólnodostępnym punkcie ładowania, który prowadzą i w którym udostępniają automatyczne uwierzytelnianie.
4. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste 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 można zastosować różne ceny wyłącznie proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia.
5. Operatorzy punktów ładowania wyraźnie przedstawiają cenę *ad hoc* oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji ładowania. Na stacjach ładowania, na których mają zastosowanie, należy wyraźnie przedstawić co najmniej następujące elementy cenowe:
 - cenę za sesję,
 - cenę za minutę,
 - cenę za kWh.
6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny 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 wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat za e-roaming transgraniczny.
7. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo połączonymi punktami ładowania.

8. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania o normalnej mocy, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie.
9. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania parkingów i miejsc obsługi podróżnych wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych.
10. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania na prąd stały, które prowadzą, miały na stałe zainstalowany kabel do ładowania.
11. W przypadku gdy 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. 1, 3, 7, 8 i 10.

Artykuł 6

Cele w zakresie infrastruktury tankowania wodoru przez pojazdy drogowe

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

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. ogólnodostępne stacje tankowania wodoru o minimalnej przepustowości 2 t/dzień, wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem co najmniej 700 barów rozmieszczono wzdłuż bazowej i kompleksowej sieci TEN-T maksymalnie co 150 km. Ciekły wodór udostępnia się na ogólnodostępnych stacjach tankowania paliw oddalonych od siebie o maksymalnie 450 km.

Państwa muszą zapewnić, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadza się analizę najlepszej lokalizacji, w której w szczególności rozważa się wprowadzenie takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu.
2. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnej odległości, 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 stację wyznaczono do obsługi pojazdów lekkich i ciężkich. W terminalach towarowych operatorzy lub właściciele tych ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru zapewniają, aby na stacjach tych było także możliwe tankowanie ciekłego wodoru.

Artykuł 7

Infrastruktura tankowania wodoru

1. Od dnia określonego w art. 24 wszyscy operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru, które prowadzą, umożliwiają użytkownikom końcowym tankowanie paliw na zasadzie *ad hoc* przy użyciu instrumentu płatniczego, który jest powszechnie stosowany w Unii. W tym celu operatorzy stacji tankowania wodoru zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich stacje tankowania wodoru akceptowały 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.

W przypadku gdy operator punktu tankowania wodoru nie jest jego właścicielem, właściciel, zgodnie ze wzajemnymi ustaleniami, udostępnia operatorowi punkty tankowania wodoru posiadające cechy techniczne umożliwiające operatorowi spełnienie wymagania określonego w niniejszym ustępie.

2. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste 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 można zastosować różne ceny wyłącznie na podstawie obiektywnego uzasadnienia.
3. Operatorzy punktów tankowania wodoru udostępniają informacje na temat cen przed rozpoczęciem sesji tankowania paliw w obsługiwanych przez nich stacjach tankowania paliw.
4. Operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania paliw 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 ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu tankowania wodoru, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności.

Artykuł 8

Infrastruktura LNG dla pojazdów transportu drogowego

Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 1 stycznia 2025 r. utworzono odpowiednią liczbę ogólnodostępnych punktów tankowania LNG, przynajmniej w sieci bazowej TEN-T,

aby umożliwić silnikowym pojazdom ciężarowym napędzanym LNG poruszanie się po całej Unii, gdziekolwiek istnieje zapotrzebowanie, chyba że koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.

Artykuł 9

Cele dotyczące zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, Państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do 1 stycznia 2030 r.:
 - a) porty morskie sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, w których średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich kontenerowców o wyporności powyżej 5 000 ton brutto w ciągu ostatnich trzech lat wynosi powyżej 50, dysponują mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia co najmniej 90 % tego zapotrzebowania;
 - b) porty morskie sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, w których średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich o wyporności powyżej 5 000 ton brutto w ciągu ostatnich trzech lat wynosi powyżej 40, dysponują mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia co najmniej 90 % tego zapotrzebowania;
 - c) porty morskie sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, w których średnia roczna liczba zawinięć do portu statków pasażerskich innych niż statki pasażerskie typu ro-ro i szybkie jednostki pasażerskie o wyporności powyżej 5 000 ton brutto w ciągu ostatnich trzech lat wynosi powyżej 25, dysponują mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia co najmniej 90 % tego zapotrzebowania.
2. Przy określaniu liczby zawinięć do portu nie uwzględnia się następujących zawinięć do portu:
 - a) zawinięć do portu obejmujących cumowanie krótsze niż dwie godziny obliczone na podstawie godziny wyjścia i przybycia monitorowanych zgodnie z art. 14 wniosku w sprawie rozporządzenia COM(2021) 562;
 - b) zawinięć do portu przez statki, które stosują technologie bezemisyjne określone w załączniku III do wniosku w sprawie rozporządzenia COM(2021) 562;
 - c) nieplanowanych zawinięć do portu ze względów bezpieczeństwa lub w celu ratowania życia na morzu.
3. W przypadku gdy port morski sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, która nie jest bezpośrednio połączona z siecią elektroenergetyczną, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Artykuł 10

Cele dotyczące zasilania energią elektryczną z lądu w portach śródlądowych

Państwa członkowskie zapewniają, aby:

- a) do dnia 1 stycznia 2025 r. we wszystkich głównych 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 1 stycznia 2030 r. we wszystkich głównych 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

Cele dotyczące dostarczania LNG w portach morskich

1. Państwa członkowskie zapewniają, by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając 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 LNG, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku.

Artykuł 12

Cele dotyczące dostarczania energii elektrycznej do samolotów podczas postoju

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi bazowej i kompleksowej sieci TEN-T zagwarantowały zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju do:
 - c) dnia 1 stycznia 2025 r. na wszystkich stanowiskach lotu wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego;
 - d) dnia 1 stycznia 2030 r. we wszystkich stanowiskach poza portem lotniczym wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego.
2. 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 jako energia odnawialna.

Krajowe ramy polityki

1. Do dnia 1 stycznia 2024 r. każde państwo członkowskie przygotowuje i przesyła Komisji projekt krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury.

Te ramy polityki krajowej 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 intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną;
- b) krajowe cele ogólne i szczegółowe na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe krajowe cele ogólne;
- c) krajowe cele ogólne i szczegółowe dotyczące rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych związane z lit. l), m), n), o) i p) niniejszego ustępu, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu nie określono celów obowiązkowych;
- d) polityki i środki niezbędne do zapewnienia realizacji obowiązkowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w lit. b) i c) niniejszego ustępu;
- e) środki na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na potrzeby własnych środków transportowych, w szczególności w przypadku stacji ładowania elektrycznego i stacji tankowania wodoru wykorzystywanych do świadczenia usług transportu publicznego oraz stacji ładowania elektrycznego wykorzystywanych w ramach systemu wspólnego użytkowania samochodów osobowych;
- f) środki wspierające i ułatwiające rozwój stacji ładowania pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich na terenach prywatnych, które nie są ogólnodostępne;
- g) środki na rzecz tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich, w szczególności w odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania;
- h) środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy;
- i) 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;
- j) środki mające zapewnić, aby ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw były dostępne dla osób starszych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami, które muszą być zgodne z wymogami dostępności określonymi w załączniku I i załączniku III do dyrektywy 2019/882;

- k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie;
 - l) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych, innej niż zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju, w szczególności infrastruktury tankowania wodoru i ładowania elektrycznego przeznaczonej dla samolotów;
 - m) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, w szczególności energii elektrycznej i wodoru, na potrzeby usług portowych określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352²⁶;
 - n) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura LNG i zasilanie energią elektryczną z lądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności infrastruktury wodoru, amoniaku i energii elektrycznej;
 - o) plan rozwoju dotyczący wykorzystywania paliw alternatywnych w żegludze śródlądowej, w szczególności zarówno wodoru, jak i energii elektrycznej;
 - p) plan rozwoju – obejmujący wartości docelowe, główne cele pośrednie i niezbędne finansowanie – dotyczący pociągów napędzanych wodorem lub pociągów elektrycznych o napędzie akumulatorowym na odcinkach sieci, które nie zostaną zelektryfikowane.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych.
3. 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.
4. 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 w zakresie strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury na potrzeby transportu wodnego. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.
5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych są zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.
6. Każde państwo członkowskie podaje swój projekt krajowych ram polityki do wiadomości publicznej i na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu możliwości faktycznego udziału w przygotowywaniu projektu krajowych ram polityki.

²⁶ 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).

7. Komisja ocenia projekty krajowych ram polityki i może wydać zalecenia dla państwa członkowskiego nie później niż sześć miesięcy po przedłożeniu projektów krajowych ram polityki, o których mowa w ust. 1. Zalecenia te mogą dotyczyć w szczególności:
 - a) poziomu ambicji celów ogólnych i szczegółowych pod kątem spełnienia zobowiązań określonych w art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12;
 - b) polityk i środków związanych z celami ogólnymi i szczegółowymi państw członkowskich.
8. Każde państwo członkowskie należycie uwzględnia wszelkie zalecenia Komisji w swoich krajowych ramach polityki. Jeżeli dane państwo członkowskie nie bierze pod uwagę zalecenia w całości lub w znacznej mierze, przedstawia pisemne wyjaśnienie Komisji.
9. Do dnia 1 stycznia 2025 r. każde państwo członkowskie notyfikuje Komisji wersję ostateczną swoich krajowych ram polityki.

Artykuł 14

Sprawozdawczość

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki po raz pierwszy do dnia 1 stycznia 2027 r., a po tym terminie co dwa lata.
2. Sprawozdania z postępów obejmują informacje wymienione w załączniku I i, w odpowiednich przypadkach, zawierają właściwe uzasadnienie stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 13.
3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co trzy lata, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. Ocenę udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. 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 – najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co trzy lata – potencjalny wkład dwukierunkowego ładowania w zwiększenie udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym. Ocenę udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu dostosowania dostępności rozmieszczenia punktów dwukierunkowego ładowania, zarówno

w miejscach publicznych, jak i prywatnych, i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1.

5. Komisja przyjmuje wytyczne i wzory dotyczące treści, struktury i formatu krajowych ram polityki oraz treści krajowych sprawozdań z postępów, które państwa członkowskie mają przedłożyć zgodnie z art. 13 ust. 1 oraz sześć miesięcy po dacie, o której mowa w art. 24. Komisja może przyjąć wytyczne i wzory w celu ułatwienia skutecznego stosowania w całej Unii jakichkolwiek innych przepisów niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 15

Przegląd krajowych ram polityki i sprawozdań z postępów

1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. Komisja oceni krajowe ramy polityki zgłoszone przez państwa członkowskie na podstawie art. 13 ust. 9 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 celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 13 ust. 1.
2. Komisja ocenia sprawozdania z postępów przedłożone przez państwa członkowskie na podstawie art. 14 ust. 1 i w stosownych przypadkach wydaje państwom członkowskim zalecenia, aby zapewnić osiągnięcie celów i wykonanie zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu. W następstwie tych zaleceń państwa członkowskie wydają aktualizację swojego sprawozdania z postępów w terminie sześciu miesięcy od wydania zaleceń przez Komisję.
3. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny sprawozdań z postępów na podstawie art. 14 ust. 1 w terminie jednego roku od złożenia krajowych sprawozdań z postępów przez państwa członkowskie. Ocena ta obejmuje ocenę:
 - a) postępów poczynionych na poziomie państw członkowskich w zakresie realizacji celów ogólnych i szczegółowych;
 - b) spójności rozwoju na poziomie Unii.
4. Na podstawie krajowych ram polityki oraz krajowych sprawozdań z postępów złożonych przez państwa członkowskie na podstawie art. 13 ust. 1 i art. 14 ust. 1 Komisja publikuje i regularnie aktualizuje informacje na temat krajowych celów ogólnych i szczegółowych 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 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 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 LNG w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
- f) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania LNG dla pojazdów silnikowych;
- g) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania CNG dla pojazdów silnikowych;
- h) punktów tankowania i ładowania dla innych paliw alternatywnych w portach morskich i śródlądowych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T;
- i) punktów tankowania i ładowania dla innych paliw alternatywnych w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
- j) punktów tankowania i ładowania dla transportu kolejowego.

Artykuł 16

Śledzenie postępów

1. Do dnia 28 lutego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co roku w tym samym terminie, państwa członkowskie zgłaszają Komisji całkowitą zagregowaną moc wyjściową ładowania, liczbę ogólnodostępnych punktów ładowania oraz liczbę zarejestrowanych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu *plug-in* znajdujących się na ich terytorium w dniu 31 grudnia poprzedniego roku zgodnie z wymogami określonymi w załączniku III.
2. W przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia przez państwo członkowskie krajowych celów ogólnych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja może przyjąć stosowne ustalenie i zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia krajowych celów ogólnych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1. Środki naprawcze obejmują dodatkowe działania, które państwo członkowskie wdraża, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1, oraz przejrzysty harmonogram działań umożliwiający ocenę rocznych postępów w realizacji w tych celów. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji.

Artykuł 17

Informacje dla użytkowników

1. Należy udostępnić właściwe, spójne i jasne informacje dotyczące pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. Informacje te muszą

być dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium. Niniejszy wymóg ma zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych i ich instrukcji obsługi w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostały wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.

2. Identyfikacja zgodności pojazdów i infrastruktury oraz identyfikacja zgodności paliw i pojazdu, o której mowa w ust. 1, musi być zgodna ze specyfikacją techniczną, o której mowa w załączniku II pkt 9.1 i 9.2. W przypadku gdy normy te przewidują informacje w formie graficznej, w tym kody barwne, taka forma graficzna jest prosta i łatwa do zrozumienia i jest umieszczana w sposób wyraźnie widoczny:
 - a) na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we wszystkich punktach tankowania paliwa, od dnia, w którym paliwa zostaną wprowadzone na rynek; lub
 - b) 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, w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostają wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.
3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw w stosownych przypadkach w celach informacyjnych podaje się porównanie odpowiednich cen jednostkowych, w szczególności energii elektrycznej i wodoru, zgodnie ze wspólną metodyką porównywania cen jednostkowych paliw alternatywnych, o której mowa w załączniku II pkt 9.3.
4. Jeżeli normy europejskie określające specyfikacje techniczne paliwa nie zawierają przepisów dotyczących etykietowania w zakresie zgodności z odnośnymi normami, jeżeli przepisy dotyczące etykietowania nie dotyczą informacji w formie graficznej, w tym kodów barwnych, lub jeżeli przepisy dotyczące etykietowania nie są odpowiednie do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia, Komisja może – do celów jednolitego wykonywania ust. 1 i 2:
 - a) upoważnić europejskie organizacje normalizacyjne do opracowania specyfikacji etykietowania zgodności;
 - b) przyjąć akty wykonawcze, w których określa się formę graficzną, w tym kody barwne, zgodności 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.
5. Jeżeli dokonuje się aktualizacji przepisów w sprawie etykietowania zawartych w odpowiednich normach europejskich, przyjmuje się akty wykonawcze odnoszące się do tego etykietowania lub, w razie konieczności, opracowuje się nowe normy europejskie dla paliw alternatywnych, odnośne wymogi dotyczące etykietowania mają zastosowanie do wszystkich punktów tankowania paliwa i punktów ładowania oraz do wszystkich pojazdów silnikowych zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich 24 miesiące po ich zaktualizowaniu lub przyjęciu.

Artykuł 18

Dostarczanie danych

1. Państwa członkowskie wyznaczają organizację ds. rejestracji identyfikacji. Organizacja ta wydaje niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji przynajmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności, najpóźniej w ciągu jednego roku od dnia, o którym mowa w art. 24, a także zarządza tymi kodami.
2. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu. Udostępnia się następujące rodzaje danych:
 - a) dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw obsługiwanych przez wspomniane podmioty:
 - i) położenie geograficzne punktu ładowania lub tankowania paliw;
 - ii) liczbę złączy;
 - (iii) liczbę miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami;
 - iv) dane kontaktowe właściciela i operatora stacji ładowania i tankowania paliw;
 - b) dodatkowe dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania obsługiwanych przez wspomniane podmioty:
 - i) kody identyfikacyjne co najmniej operatora punktu ładowania oraz dostawców usług w zakresie mobilności oferujących usługi w tym punkcie ładowania, o których mowa w ust. 1;
 - ii) rodzaj złącza;
 - (iii) rodzaj prądu (przebiegienny/stały);
 - iv) moc wyjściową (kW);
 - c) dane dynamiczne dotyczące wszystkich punktów ładowania i tankowania paliw obsługiwanych przez wspomniane podmioty:
 - i) status operacyjny (sprawny/niesprawny);
 - ii) dostępność (w użytku/nie używany);
 - (iii) cenę *ad hoc*.
3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE²⁷.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu:

²⁷ 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).

- a) dodania dodatkowych rodzajów danych do rodzajów określonych w ust. 2;
- b) określenia elementów dotyczących formatu, częstotliwości i jakości danych, w których dane te są udostępniane;
- c) ustanowienia szczegółowych procedur umożliwiających przekazywanie i wymianę danych wymaganych na podstawie ust. 2.

Artykuł 19

Wspólne specyfikacje techniczne

1. Punkty ładowania o normalnej mocy dla pojazdów elektrycznych, z wyłączeniem urządzeń bezprzewodowych lub indukcyjnych, oddane do użytku lub odnawiane od dnia, o którym mowa w art. 24, muszą być zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.1.
2. Punkty ładowania o dużej mocy dla pojazdów elektrycznych, z wyłączeniem urządzeń bezprzewodowych lub indukcyjnych, oddane do użytku lub odnawiane od dnia, o którym mowa w art. 24, muszą być zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.2.
3. Ogólnodostępne punkty tankowania wodoru oddane do użytku lub odnawiane od dnia, o którym mowa w art. 24, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 3.1, 3.2, 3.3 i 3.4.
4. Instalacje zasilania energią elektryczną z łądu dla transportu morskiego oddane do użytku lub odnawiane od dnia, o którym mowa w art. 24, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 4.1 i 4.2.
5. Punkty tankowania CNG dla pojazdów silnikowych oddane do użytku lub odnawiane od dnia, o którym mowa w art. 24, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 8.
6. 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 żadnych wspólnych specyfikacji technicznych.
7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu:
 - a) uzupełnienia niniejszego artykułu o wspólne specyfikacje techniczne, aby umożliwić pełną interoperacyjność techniczną infrastruktury ładowania i tankowania paliw pod względem połączeń fizycznych oraz komunikacji w odniesieniu do obszarów wymienionych w załączniku II;
 - b) zmiany załącznika II poprzez aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku.

Artykuł 20

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art 18 i 19, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia, o którym mowa w art. 24. 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. 18 i 19, 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. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 18 i 19 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 21

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. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

Artykuł 22

Przegląd

Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedstawi wniosek dotyczący jego zmiany.

Artykuł 23

1. Dyrektywa 2014/94/UE traci moc z dniem, o którym mowa w art. 24.
2. Odesłania do dyrektywy 2014/94/UE odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji podaną w załączniku IV.

Artykuł 24

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*