



Bruksela, 25 maja 2022 r.
(OR. fr, en)

9111/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0223(COD)

TRANS 284
CLIMA 210
ECOFIN 431
AVIATION 89
MAR 112
ENV 435
ENER 172
CODEC 693
IND 168
COMPET 335

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

Nr poprz. dok.: ST 8902/1/22 REV1
ST 10877/21 ADD1-ADD7

Nr dok. Kom.: COM(2021) 559 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie rozwoju infrastruktury paliw
alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady
2014/94/UE
– Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 14 lipca 2021 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w ramach pakietu „Gotowi na 55”, wniosek dotyczący rozporządzenia¹ w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych („AFIR”).
2. Wniosek ten ma odgrywać kluczową rolę w transformacji sektora transportu i osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r., ponieważ jego głównym celem jest wspieranie wdrożenia w całej Unii ogólnodostępnej infrastruktury ładowania i tankowania paliw

¹ ST 10877/21

alternatywnych w sektorach transportu drogowego, lotnictwa i transportu drogą wodną. Jego główne przepisy mają służyć realizacji następujących celów:

- (i) zapewnić istnienie wystarczającej sieci infrastruktury do celów ładowania i tankowania pojazdów drogowych i statków wykorzystujących paliwa alternatywne;
- (ii) zapewnić alternatywy do silników pokładowych (zasilanych paliwami kopalnymi) stosowanych przez statki cumujące przy nabrzeżu lub samoloty podczas postoju; oraz
- (iii) zapewnić pełną interoperacyjność i łatwość użytkowania infrastruktury.

II. ANALIZA PRZEPROWADZONA PRZEZ INNE INSTYTUCJE

3. Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję odpowiedzialną za przedmiotowy wniosek oraz Ismaila ERTUGA (DE, S&D) jako sprawozdawcę. Przyjęcie stanowiska przez Parlament Europejski spodziewane jest podczas sesji plenarnej we wrześniu 2022 roku.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Europejski Komitet Regionów przyjęły swoje opinie w sprawie wniosku, odpowiednio, w dniu 9 grudnia 2021 r. i 26 stycznia 2022 r.
5. Senat Republiki Czeskiej, parlament rumuński i parlament austriacki przyjęły opinie w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności.

III. STAN PRAC W RADZIE

6. W dniu 16 lipca 2021 r. Grupa Robocza ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne rozpoczęła prace od ogólnej prezentacji wniosku. Ocena skutków przeprowadzona przez Komisję² została przeanalizowana przez Grupę Roboczą ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne w dniu 3 września 2021 r.
7. Na posiedzeniu 9 grudnia 2021 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (Transport) przeprowadziła debatę orientacyjną w celu określenia dalszych prac nad tym dossier.
8. Podczas prezydencji francuskiej kontynuowano regularne i intensywne dyskusje na forum grupy roboczej.

² ST 10877/21 ADD 3–5.

9. W dniu 13 kwietnia 2022 r. na forum Komitetu Stałych Przedstawicieli odbyła się również debata mająca na celu pogłębienie dyskusji i zebranie wskazówek od państw członkowskich dotyczących następujących trzech aspektów:

- (i) ładowania pojazdów lekkich zasilanych energią elektryczną;
- (ii) celów i wymogów dotyczących pojazdów ciężkich;
- (iii) celów i wymogów dotyczących portów morskich.

10. Biorąc pod uwagę stanowiska wyrażone przez państwa członkowskie w odniesieniu do całego wniosku Komisji, załączony do niniejszego sprawozdania tekst kompromisowy został zmieniony w celu uwzględnienia kilku zdecydowanych postulatów. Zmiany te dotyczą głównie następujących aspektów:

a) w odniesieniu do ładowania pojazdów lekkich i ciężkich z napędem elektrycznym (art. 2 ust. 2a, art. 3 i 4):

w przypadku pojazdów lekkich wprowadzono elastyczność w zakresie całkowitej mocy stref ładowania wzdłuż sieci TEN-T, aby uwzględnić obiektywnie różne sytuacje pod względem natężenia ruchu, w szczególności na odcinkach TEN-T o niskim natężeniu ruchu. Ponadto na wniosek znacznej liczby państw członkowskich prezydencja wprowadziła dodatkową możliwość zwiększenia maksymalnej odległości między strefami ładowania dla pojazdów lekkich na odcinkach sieci TEN-T o bardzo niskim natężeniu ruchu. Zważywszy na oczekiwany silny wzrost elektromobilności w świetle celów wyznaczonych sobie przez Unię, osiągnięto równowagę między, z jednej strony, potrzebą zapewnienia wystarczającej dostępności infrastruktury ładowania, by wszyscy kierowcy mogli spokojnie w regularnych odstępach znaleźć punkt ładowania zgodnego z zasięgiem tych pojazdów i oczekiwanym wysokim poziomem usług w ramach TEN-T, a z drugiej strony potrzebą efektywnego inwestowania poprzez unikanie urządzeń o rozmiarach niedopasowanych do natężenia ruchu. Wprowadzono również przepis pozwalający państwom członkowskim, na podstawie decyzji Komisji, na zaprzestanie stosowania wymogów projektu rozporządzenia w zakresie mocy ładowania energią elektryczną dostarczaną za pośrednictwem stacji ładowania dla każdego pojazdu elektrycznego zarejestrowanego na terytorium państwa członkowskiego lub na stosowanie niższego poziomu wymogów w przypadku, gdy udział zarejestrowanych pojazdów

elektrycznych przekracza określony próg i wykazano, że wymogi te mają negatywny wpływ na inwestycje prywatne.

Jeżeli chodzi o ciężkie pojazdy elektryczne, biorąc pod uwagę, że w ciągu kilku najbliższych lat spodziewane są zmiany, w szczególności w odniesieniu do norm ładowania, oraz że poziom rozwoju rynku jest mniej zaawansowany niż w przypadku pojazdów lekkich, począwszy od 2025 r. przyjęto do rozwoju infrastruktury podejście stopniowe, zachęcające do stosowania logiki korytarza, z założeniem, że do 2030 r. zostaną nią objęte wszystkie drogi TEN-T.

W uzupełnieniu z tych samych powodów, co w przypadku pojazdów lekkich, wprowadzono elastyczność w odniesieniu do całkowitej mocy stref ładowania wzdłuż sieci TEN-T na odcinkach TEN-T o niskim natężeniu ruchu. Ponadto na wniosek znacznej liczby państw członkowskich prezydencja wprowadziła dodatkową możliwość zwiększenia maksymalnej odległości między strefami ładowania dla pojazdów ciężkich na odcinkach sieci TEN-T o bardzo niskim natężeniu ruchu. W istocie koszty stacji ładowania pojazdów ciężkich są znacznie wyższe niż w przypadku pojazdów lekkich, a transport za pomocą pojazdów ciężkich jest organizowany głównie w ramach działalności zawodowej, zatem użytkownicy są mniej podatni na obawy dotyczące zasięgu pojazdów.

Elastyczność ta będzie regularnie oceniana przez państwa członkowskie i przekazywana Komisji, która może dokonać ich zmian przy okazji przyszłych przeglądów.

Ponadto w odniesieniu do wszystkich pojazdów drogowych wprowadzono również możliwość uwzględnienia stacji w odległości do 3 km od wjazdu lub wyjazdu z sieci TEN-T w celu dostosowania się do różnych sytuacji w Unii.

- b) w odniesieniu do tankowania wodoru w pojazdach drogowych (art. 6): aby zapewnić jak największą efektywność inwestycji i dostosować się do rozwoju technologicznego, na obecnym etapie podjęto decyzję o skoncentrowaniu wymogów na wdrażaniu infrastruktury tankowania wodoru w stanie gazowym wzdłuż sieci bazowej TEN-T, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów miejskich i węzłów multimodalnych. Zmiany w tym sektorze będą regularnie oceniane przez Komisję w celu dostosowania i uzupełnienia wymogów w razie potrzeby;

- c) w odniesieniu do ergonomii infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych (art. 5) i infrastruktury tankowania wodoru (art. 7): w pełni uwzględniono potrzeby użytkowników w zakresie różnych opcji płatności i wyświetlania cen, przy jednoczesnym ograniczeniu nieproporcjonalnych inwestycji, w szczególności w istniejącą infrastrukturę;
- d) w odniesieniu do zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich (art. 9): przepisy bardzo dokładnie uspójniono z wnioskiem FuelEUMaritime, w szczególności pod względem odstępstw;
- e) w odniesieniu do zasilania energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju (art. 12): przepis wyjaśniono i uwzględniono ograniczenia małych portów lotniczych;
- f) w odniesieniu do ustanowienia krajowych ram polityki (art. 13) i sprawozdań (art. 14 i załącznik I): przepisy zrationalizowano;
- g) w odniesieniu do procedury śledzenia postępów (art. 16): została ona wyjaśniona;
- h) w odniesieniu do informacji dla użytkowników (art. 17): przepisy zostały doprecyzowane i wyjaśnione;
- i) w odniesieniu do dostarczania danych (art. 18): przepisy zostały doprecyzowane i uspójnione z wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie ITS oraz wyjaśniono powiązania z tą dyrektywą;
- j) w odniesieniu do wspólnych specyfikacji technicznych (art. 19 i załącznik II): artykuł i załącznik zostały uproszczone i wyjaśnione;
- k) w odniesieniu do klauzuli przeglądowej (art. 22): jej treść została doprecyzowana, w szczególności poprzez wprowadzenie specjalnego przeglądu dotyczącego pojazdów ciężkich w krótkim terminie, z uwagi na spodziewane istotne zmiany;
- l) w końcu zaś wprowadzono datę rozpoczęcia stosowania rozporządzenia rozporządzenia (art. 24).

11. Na posiedzeniu w dniach 18 i 20 maja Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował i zatwierdził tekst w wersji przedstawionej w załączniku do niniejszej noty z myślą o wypracowaniu podejścia ogólnego.

IV. PODSUMOWANIE

12. W związku z powyższym Rada jest proszona o wypracowanie – w oparciu o kompromis przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania – podejścia ogólnego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia³ w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE.
-

³ ST 10877/21

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-Społecznego⁴,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (1) W dyrektywie 2014/94/UE⁶ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁷ wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania wartości docelowych i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania wartości docelowych i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi.
- (2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już wartości docelowe dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie 2018/2001/UE⁸ ustanowiono jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 14 %.
- (3) W rozporządzeniu (UE) 2019/631⁹ oraz rozporządzeniu (UE) 2019/1242¹⁰ ustanowiono już 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.

⁶ 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).

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ 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).

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

- (4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation¹¹ i FuelEU Maritime¹² 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 statków powietrznych 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 należących do 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 wartości docelowych.
- (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 oddaje się do użytku 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, parafinowe, gazowe i ciekłe paliwa.

¹¹ COM(2021)561.

¹² COM(2021)562.

- (6) Takie biopaliwa, paliwa parafinowe i 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 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 ciekły metan 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 ciekły metan nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak ciekły metan, 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 ciekłym metanem 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 ciekłego metanu, w ramach której można również dostarczać paliwa zdekarbonizowane.

- (8a) W niniejszym rozporządzeniu należy określić obowiązkowe minimalne wartości docelowe dla rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lub tankowania pojazdów drogowych.
- (8b) 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.
- (8c) Stacja ładowania to fizyczna instalacja 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 wartości docelowe dotyczące stref ładowania, określone w niniejszym rozporządzeniu, minimalną moc wyjściową wymaganą przez te strefy ładowania mogłaby zapewnić jedna stacja ładowania lub większa ich liczba.

- (9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby konektywność 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 minimalne wartości docelowe dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe wartości docelowe oparte na flocie z wartościami docelowymi opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe wartości docelowe oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Wartości docelowe oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.
- (10) Krajowe wartości docelowe 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 wartości docelowe 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 oddać do użytku wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w celu zwiększenia wygody konsumentów, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną konektywność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po całej Unii. Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania powinien być przede wszystkim wynikiem prywatnych inwestycji rynkowych. Państwa członkowskie mogą jednak, z zastrzeżeniem wymogów prawa Unii dotyczących pomocy państwa, wspierać rozwój niezbędnej infrastruktury w przypadkach, gdy warunki rynkowe wymagają wsparcia publicznego do czasu powstania w pełni konkurencyjnego rynku.
- (11a) W zależności od konkretnej sytuacji w danym państwie członkowskim wymogi dotyczące dostarczania za pośrednictwem publicznie dostępnych stacji ładowania stałej całkowitej mocy wyjściowej dla każdego zarejestrowanego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym mogą stracić zasadność, jeżeli ma to negatywne skutki, gdyż zniechęca do inwestycji prywatnych, w szczególności ze względu na ryzyko nadmiernej podaży w perspektywie średnioterminowej. Ryzyko to może być związane z faktem, że zainstalowano dużą liczbę prywatnych punktów ładowania i zaspokajają one potrzeby użytkowników lub że wskaźnik wykorzystania ogólnodostępnych stacji ładowania jest niski w porównaniu z pierwotnymi założeniami, co skutkuje tym, że całkowita moc wyjściowa dostępna za pośrednictwem ogólnodostępnych stacji ładowania osiągnęła nieproporcjonalnie wysoki poziom w porównaniu z rzeczywistym wykorzystaniem takich stacji. W takim przypadku dane państwo członkowskie powinno mieć możliwość wystąpienia z wnioskiem o upoważnienie do stosowania wymogów niższych niż wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do poziomu całkowitej mocy wyjściowej lub do zaprzestania stosowania takich wymogów. Udział lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w całkowitej flocie pojazdów lekkich zarejestrowanych na terytorium państwa członkowskiego powinien wynosić co najmniej 20 %. Państwo członkowskie powinno należycie uzasadnić swój wniosek.

- (13) Ciężkie pojazdy elektryczne potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona dla ciężkich pojazdów elektrycznych nie jest dostępna prawie nigdzie w Unii. Podejście mieszane obejmujące wartości docelowe oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, z odpowiednim rozróżnieniem między siecią bazową a siecią kompleksową TEN-T, wartości docelowe dotyczące infrastruktury ładowania nocnego i wartości docelowe w węzłach miejskich lub w ich pobliżu powinno zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępnej infrastrukturą przeznaczoną dla ciężkich pojazdów elektrycznych, aby wesprzeć upowszechnienie na rynku ciężkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym.
- (14) Należy oddać do użytku wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną konektywność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Aby uwzględnić czas potrzebny na planowanie, projektowanie i wdrażanie infrastruktury ładowania, co może obejmować rozbudowę lub modernizację sieci elektroenergetycznej na niektórych obszarach, nabywanie gruntów, zezwolenia środowiskowe lub udzielanie zamówień publicznych, a także w celu dostosowania się do stopniowego upowszechniania się ciężkich pojazdów elektrycznych, ogólnodostępna infrastruktura ładowania tych pojazdów powinna być wprowadzana stopniowo począwszy od 2025 r. w celu objęcia całej sieci TEN-T do 2030 r.
- (14a) Co do rozmieszczenia infrastruktury ładowania wzdłuż sieci TEN-T, wszystkie stacje ładowania, które mają być rozmieszczone wzdłuż sieci drogowej TEN-T, powinny znajdować się na drodze należącej do sieci TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego wyjazdu z drogi TEN-T.

- (14b) Niektóre państwa członkowskie są w trakcie modernizacji odcinków sieci TEN-T, by spełnić wymogi ustanowione w rozporządzeniu (UE) 1315/2013¹³. Przy modernizacji sieci w celu spełnienia wymogów ustanowionych w rozporządzeniu (UE) 1315/2013 państwa członkowskie powinny dążyć do zapewnienia, by wymogi dotyczące rozmieszczenia infrastruktury ładowania i tankowania paliwa wzdłuż sieci TEN-T określone w niniejszym rozporządzeniu zostały wdrożone kompleksowo, aby uniknąć niezagospodarowanych aktywów, oraz aby zapewnić skoordynowane wdrażanie obu rozporządzeń.
- (15) Infrastrukturę ładowania wzdłuż sieci TEN-T powinna uzupełniać ogólnodostępna infrastruktura szybkiego ładowania w węzłach miejskich lub w ich pobliżu. Infrastruktura ta wymagana jest w szczególności w celu zapewnienia możliwości ładowania pojazdów dostawczych oraz pojazdów ciężarowych do przewozów długodystansowych w miejscu docelowym, natomiast krajowa wartość docelowa oparta na flocie powinna zapewniać punkty ładowania pojazdów lekkich również na obszarach miejskich. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci oraz w węzłach miejskich lub w ich pobliżu 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.

¹³ 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).

- (15a) Aby uniknąć inwestycji, które byłyby nieproporcjonalne do natężenia ruchu na niektórych drogach należących do sieci TEN-T, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zapewnienia, aby jedna strefa ładowania obsługiwała oba kierunki ruchu, spełniając jednocześnie pozostałe obowiązujące wymogi pod względem odległości, mocy wyjściowej i liczby punktów ładowania w strefie, które mają zastosowanie do pojedynczego kierunku ruchu, lub możliwość ograniczenia całkowitej mocy wyjściowej przeznaczonych dla pojazdów lekkich lub pojazdów ciężkich stref ładowania zlokalizowanych wzdłuż dróg TEN-T o niskim natężeniu ruchu, odpowiednio, pojazdów lekkich lub ciężkich, oraz w przypadku gdy społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury ładowania przewyższają korzyści. W tym samym celu państwa członkowskie powinny mieć również możliwość zezwolenia na większą maksymalną odległość między publicznie dostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla pojazdów lekkich lub ciężkich w przypadku dróg sieci bazowej TEN-T o bardzo niskim natężeniu ruchu.
- (15a2) Ze względu na położenie geograficzne Cypru, brak połączeń lądowych z innymi państwami członkowskimi i lądem stałym oraz ograniczony zasięg sieci drogowej TEN-T, dalekobieżny ruch pojazdów ciężkich w tym państwie członkowskim jest ograniczony. Ponadto, biorąc pod uwagę ograniczony dzienny przebieg ciężkich pojazdów elektrycznych w tym państwie członkowskim, ich potrzeby w zakresie ładowania będą pokrywane głównie z możliwości ładowania nocnego na terenach prywatnych, takich jak zajezdnie. Cypr byłby zatem objęty nieproporcjonalnymi i zbędnymi obowiązkami, gdyby na swoim terytorium musiał zapewnić minimalny zasięg ogólnodostępnych stref ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich na takim samym poziomie, jak ustanowiono w niniejszym rozporządzeniu pod względem całkowitej mocy wyjściowej stref rozmieszczonych wzdłuż sieci TEN-T oraz maksymalnej odległości między tymi strefami. W związku z tym Cypr powinien mieć możliwość przedłożenia Komisji uzasadnionego wniosku o zezwolenie na stosowanie niższych wymogów w tym zakresie, pod warunkiem że taki wniosek, jeżeli zostanie dopuszczony, nie utrudni ruchu ciężkich pojazdów elektrycznych w tym państwie członkowskim.

- (15b) 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 2010/31/UE, państwa członkowskie powinny jednak brać pod uwagę dostępność takiej prywatnej infrastruktury przy planowaniu rozmieszczania ogólnodostępnych punktów ładowania.
- (16) Rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężkich jest równie ważny na terenach prywatnych, takich jak prywatne zajezdnie, i w centrach logistycznych, aby zapewnić ładowanie nocne i w miejscu docelowym. Organy publiczne mogą podjąć działania w celu opracowania zmienionych krajowych ram polityki, aby zapewnić powstanie odpowiedniej infrastruktury do takiego ładowania nocnego i w miejscu docelowym.
- (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 infrastruktury¹⁴. Te inteligentne punkty ładowania powinny posiadać zestaw cech fizycznych i specyfikacji technicznych (dotyczących sprzętu i oprogramowania) niezbędnych do dynamicznego wysyłania i odbierania danych, umożliwiających przepływ informacji między podmiotami na rynku, które polegają na tych danych w celu pełnego rozwinięcia doświadczenia ładowania, w tym operatorami punktów ładowania, dostawcami usług w zakresie mobilności, platformami do e-roamingu, operatorami systemów dystrybucyjnych oraz, docelowo, konsumentami końcowymi.

¹⁴ Zgodnie z zasadami określonymi w europejskich ramach interoperacyjności – strategii wdrażania, COM/2017/0134 final.

- (20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie (UE) 2019/944¹⁵ umożliwiają dynamiczne generowanie danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu dynamicznego pomiaru energii elektrycznej, 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 wybudowane lub odnowione po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

¹⁵ 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).

- (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 powinni współpracować w sposób niedyskryminacyjny z każdą osobą, która tworzy lub obsługuje publicznie dostępne punkty ładowania. Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępstw na mocy art. 66 dyrektywy (UE) 2019/944.
- (23) Tworzenie i eksploatacja punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych powinny przebiegać w warunkach konkurencyjnego rynku ze 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 2014/23/UE¹⁶ – 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.

¹⁶ 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).

- (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. Informacje o cenie należy podawać w sposób jasny, aby umożliwić użytkownikom końcowym zidentyfikowanie różnych składników ceny ustalonej przez operatora w celu obliczenia ceny sesji ładowania i przewidzenia jej całkowitego kosztu. Wymóg ten powinien pozostawać bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do określania mającej zastosowanie ceny jednostkowej energii elektrycznej pobieranej ze stacji ładowania zgodnie z dyrektywą 98/6/WE.
- (25) Pojawiają się nowe usługi wspierające korzystanie z pojazdów elektrycznych i stanowiące podstawę rozwoju usług integracji sieci. Zachęty zapewniane przez państwa członkowskie, a także wiążące środki, takie jak obowiązkowa obsługa e-roamingu w wyznaczonych punktach ładowania, odegrały znaczącą rolę w rozwoju takich usług. 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 któremukolwiek 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 klimatu¹⁷. Obecnie oddano do użytku 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 wartości docelowe dotyczące oddawania ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru do użytku 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. Co do rozmieszczenia i lokalizacji infrastruktury tankowania wodoru wzdłuż sieci TEN-T, wszystkie stacje tankowania wodoru, które mają być rozmieszczone wzdłuż sieci drogowej TEN-T, powinny znajdować się na drodze należącej do sieci TEN-T lub w odległości do 10 km jazdy od najbliższego wyjazdu z drogi TEN-T.
- (27) W celu zapewnienia, aby pojazdy napędzane wodorem były w stanie tankować w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub w jego pobliżu, państwa członkowskie powinny przeanalizować najlepszą lokalizację stacji tankowania i w tym kontekście rozważyć rozmieszczenie takich stacji w węzłach miejskich, zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, lub w ich pobliżu, lub w węzłach multimodalnych, ponieważ są one nie tylko typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich, ale mogą również zapewniać wodór innym rodzajom transportu, takim jak kolej i żegluga śródlądowa.

¹⁷ COM(2020) 301 final.

- (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”¹⁸, 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.
- (29) W Unii utworzono szereg punktów tankowania skroplonego metanu, co już stanowi podstawową strukturę umożliwiającą ruch pojazdów ciężkich napędzanych skroplonym metanem. Sieć bazowa TEN-T powinna pozostać podstawą do rozwoju infrastruktury skroplonego metanu 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 ta wartość docelowa przestanie obowiązywać.

¹⁸ COM(2020) 301 final.

- (30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc doraźnie doładować lub zatankować pojazd oraz w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku doraźnego ładowania lub tankowania paliw wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować instrumenty płatnicze szeroko stosowane w Unii, w szczególności płatności elektroniczne za pomocą terminali i urządzeń stosowanych do usług płatniczych. W odniesieniu do infrastruktury rozmieszczonej przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia konieczność wypełniania tego obowiązku należy odroczyć. Ta doraźna metoda płatności powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.
- (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 łątwą ich obsługę. Ponadto interfejs użytkownika odnośnych stacji ładowania powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w dyrektywie 2019/882¹⁹ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.

¹⁹ 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).

- (32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu 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 przy nabrzeżu. Obowiązkowe wartości docelowe dotyczące rozwoju powinny zapewnić sektorowi możliwość uzyskania wystarczającego zasilania energią elektryczną z lądu dla statków zacumowanych przy nabrzeżu w portach morskich należących do bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, aby spełnić te wymogi. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się jasne cele w zakresie rozmieszczenia lądowej infrastruktury elektroenergetycznej w portach należących do sieci TEN-T. Biorąc pod uwagę fakt, że państwa członkowskie mają różne modele zarządzania portami, państwa członkowskie mogą zdecydować, że do osiągnięcia tych celów infrastruktura będzie rozmieszczana w ich portach w różnych terminalach w zależności od potrzeb. Ważne jest, aby była ona rozmieszczana w portach oraz – w stosownych przypadkach – między terminalami tam, gdzie maksymalny zwrot z inwestycji i wskaźnik obłożenia będą najkorzystniejsze od strony środowiskowej (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i ograniczenie zanieczyszczenia powietrza).
- (33) Zasilanie energią elektryczną z lądu powinno się priorytetowo zapewnić kontenerowcom morskim i morskim statkom pasażerskim jako kategoriom statków, które produkują najwięcej emisji na jeden statek cumujący przy nabrzeżu. Aby uwzględnić charakterystykę zapotrzebowania na moc poszczególnych rodzajów cumujących przy nabrzeżu statków pasażerskich, a także charakterystykę operacyjną portu, należy rozróżnić pomiędzy wymogami statków pasażerskich dotyczącymi statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich, a wymogami dotyczącymi pozostałych statków pasażerskich.

- (34) Te wartości docelowe powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz natężenie ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskim natężeniu ruchu pewnych kategorii statków stwierdzonym na podstawie średniej liczby zawinięć do portu nie powinny być objęte obowiązkowymi wymogami dotyczącymi tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe wartości docelowe nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu.
- (34a) Przy określaniu liczby zawinięć do portu nie należy brać pod uwagę krótkotrwałych zawinięć do portu, zawinięć do portu statków stosujących technologie bezemisyjne, nieplanowanych zawinięć do portu ze względów bezpieczeństwa lub ratowania życia na morzu ani wyjątkowych okoliczności wymagających wytwarzania energii na pokładzie, w sytuacjach nadzwyczajnych stanowiących bezpośrednie zagrożenie dla życia, statku, środowiska lub z powodu działania siły wyższej.
- (34b) Transport morski jest ważnym ogniwem spójności i rozwoju gospodarczego wysp i najbardziej oddalonych regionów Unii, a także pewnych szczególnych terytoriów niektórych państw członkowskich, takich jak Ceuta i Melilla. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach i terytoriach oraz w tych regionach może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku te wyspy, regiony i terytoria powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym lub sąsiednimi państwami, w zależności od przypadku, i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

- (34c) Wszystkie zainteresowane strony powinny koordynować działania w zakresie zasilania statków morskich energią elektryczną pobieraną z lądu, aby ułatwić planowanie i inwestycje średnio- i długoterminowe, zarówno dotyczące statków, jak i portów, a także aby umożliwić ich sprawne bieżące funkcjonowanie.
- (35) Do 2025 r. należy udostępnić odpowiednią liczbę punktów tankowania skroplonego metanu w portach morskich sieci bazowej TEN-T. Punkty tankowania skroplonego metanu obejmują terminale skroplonego metanu, zbiorniki, przyczepy cystern paliwowych, pojazdy-cysterny, nadwozia wymienne, bunkrowce i barki.
- (35a) Instalacje zapewniające zasilanie energią elektryczną pobieraną z lądu należy również rozmieścić w portach śródlądowych sieci TEN-T.
- (36) Zewnętrzne zasilanie energią elektryczną powinno zastąpić naftę lotniczą jako źródło energii podczas postoju statku powietrznego w porcie lotniczym. 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 kontaktowych i oddalonych w portach lotniczych należących do sieci TEN-T. Zewnętrzne zasilanie statków powietrznych energią elektryczną można zapewnić dzięki stałym lub ruchomym naziemnym źródłom zasilania, zarówno na stanowiskach kontaktowych, jak i oddalonych. O ile statki powietrzne powinny mieć możliwość korzystania z zewnętrznych źródeł energii elektrycznej na wszystkich stanowiskach kontaktowych, jak i oddalonych wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego, nie jest konieczne, aby każde stanowisko było wyposażone w co najmniej jedno stałe lub ruchome naziemne źródło zasilania, ponieważ jedno źródło energii elektrycznej, stałe lub ruchome, może obsługiwać wiele stanowisk i być rozmieszczone w zależności od potrzeb operacyjnych.

- (36a) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia portów lotniczych sieci TEN-T, które obsługują mniej niż 10 000 lotów komercyjnych rocznie, z obowiązku dostarczania energii elektrycznej statkom powietrznym na wszystkich stanowiskach oddalonych. Biorąc pod uwagę liczbę obsługiwanych lotów, koszty inwestycji i utrzymania związane z zapewnieniem w tych portach lotniczych stanowisk oddalonych z zasilaniem energią elektryczną mogą nie być proporcjonalne do korzyści dla środowiska, zwłaszcza w porównaniu z bardziej efektywnymi inwestycjami mającymi na celu ograniczenie emisji CO₂ z portów lotniczych.
- (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 sposób, w jaki państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych wartościach docelowych. Zmienione ramy mogą również uwzględniać te rodzaje transportu, dla których nie istnieją obowiązkowe wartości docelowe dotyczące rozwoju. Państwa członkowskie powinny składać regularne sprawozdania z postępów we wdrażaniu tych zmienionych krajowych ram polityki.
- (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 mogą obejmować szczegółowe strategie propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinkach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie mogą w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Można również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i 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 wartości docelowych dla tych sektorów.
- (41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych, aby osiągnąć obowiązkowe wartości docelowe i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

- (42) Zgodnie z dyrektywą 2009/33/WE²⁰ 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 wartości docelowe, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych ram 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.
- (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 na wszystkich odnośnych stacjach paliw.

²⁰ 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).

- (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”).
- (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. W związku z tym dane powinny być przekazywane zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE²¹ w odniesieniu do krajowych punktów dostępu oraz w odpowiednich aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie, które Komisja może uzupełnić w ramach niniejszego rozporządzenia.

²¹ 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).

- (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).
- (47a) Specyfikacje techniczne określone w załączniku II do dyrektywy 2014/94/UE nadal mają zastosowanie, jak określono w tej dyrektywie.
- (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 (UE) nr 1025/2012²². Normy te powinny być oparte, w stosownych przypadkach, na aktualnych normach międzynarodowych lub na bieżących międzynarodowych pracach normalizacyjnych. W tym celu europejskie procedury normalizacyjne dotyczące infrastruktury ładowania i tankowania powinny przebiegać szybko i w sposób umożliwiający realizację harmonogramu niezbędnego do planowania, przeprowadzania przetargów i budowy infrastruktury wymaganej na mocy niniejszego rozporządzenia. Należy przyspieszyć lub rozpocząć proces normalizacji ogólnoeuropejskiej zharmonizowanej infrastruktury ładowania służącej do ładowania stacjonarnego i dynamicznego.

²² 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).

- (50a) 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.
- (50b) 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.
- (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 dotyczącej usługi roamingu pojazdów elektrycznych oraz komunikacji z siecią elektroenergetyczną, przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego poziomu cyberbezpieczeństwa i ochrony danych osobowych odbiorców końcowych. Należy również określić odpowiednie ramy zarządzania i role poszczególnych uczestników ekosystemu komunikacji pojazd-sieć. Ponadto należy wziąć pod uwagę nowe osiągnięcia technologiczne, takie jak systemy dróg elektrycznych (ERS). W odniesieniu do przekazywania danych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu dodawania nowych rodzajów danych do danych dotyczących ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania, których ofertę i dostępność należy zapewnić na mocy niniejszego rozporządzenia.

- (53a) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania art. 17 ust. 4, art. 17 ust. 5 i art. 18 ust. 4a niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do opracowywania przepisów dotyczących etykietowania, w odniesieniu do formatu, częstotliwości i jakości danych dotyczących ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania, których ofertę i dostępność należy zapewnić na mocy niniejszego rozporządzenia, oraz w odniesieniu do procedury umożliwiającej taką dostępność dyspozycyjność.
- (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. Komisja powinna zatem do dnia 31 grudnia 2024 r. dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia w oparciu o sprawozdanie dotyczące gotowości technologicznej i rynkowej w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Należy w nim uwzględnić pierwsze przejawy preferencji rynkowych oraz zmiany technologii i norm. Po pierwszym pełnym przeglądzie przedstawionym do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja powinna przeprowadzać regularne przeglądy co pięć lat, uwzględniając również płatności elektroniczne, o których mowa w art. 5, oraz progi mające zastosowanie do odstępstw, o których mowa w art. 3 i 4.
- (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 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. W rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/1745²³ i rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/1444²⁴ określono bezterminowe normy techniczne dotyczące niektórych rodzajów infrastruktury paliw alternatywnych. Normy te są obecnie opatrzone datą i wymienione w załączniku II do niniejszego rozporządzenia. W związku z tym te rozporządzenia delegowane również powinny zostać uchylone,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

1. W niniejszym rozporządzeniu określa się obowiązkowe krajowe wartości docelowe dotyczące rozwoju wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, statków 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 wartości docelowych, 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 w celu wspierania szybszego i spójnego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w państwach członkowskich.

²³ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1745 z dnia 13 sierpnia 2019 r. uzupełniające i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z łądu, dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego i dostarczania gazu ziemnego na potrzeby transportu drogowego i wodnego oraz uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674, *Dz.U. L 268 z 22.10.2019, s. 1.*

²⁴ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1444 z dnia 17 czerwca 2021 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do norm dotyczących punktów ładowania przeznaczonych dla autobusów elektrycznych, *Dz.U. L 313 z 6.9.2021, s. 1.*

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „dyspozycyjność danych” oznacza możliwość zamówienia danych i otrzymania ich w dowolnym momencie w formacie nadającym się do przetwarzania automatycznego;
- 2) „cena doraźna” oznacza cenę fakturowaną przez operatora punktu ładowania lub tankowania paliw użytkownikowi końcowemu za doraźne ładowanie lub tankowanie paliwa;
- 2a) „wzdłuż sieci TEN-T” oznacza: w przypadku stacji ładowania – że znajdują się w obrębie sieci TEN-T lub w odległości do 3 km jazdy od najbliższego wyjazdu z drogi należącej do sieci TEN-T; w przypadku stacji tankowania wodoru – że znajdują się w obrębie sieci TEN-T lub w odległości do 10 km jazdy od najbliższego wyjazdu z drogi należącej do sieci TEN-T.
- 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 bezemisyjnych pojazdach, statkach lub statkach powietrznych” oznaczają:
 - energię elektryczną,
 - wodór,
 - amoniak;
 - b) „paliwa odnawialne” oznaczają:
 - paliwa z biomasy, w tym biogaz, i biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 27, 28 i 33 dyrektywy (UE) 2018/2001²⁵,
 - paliwa syntetyczne i parafinowe, w tym amoniak, wytwarzane ze źródeł odnawialnych;

²⁵ 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).

- c) „przejęciowe paliwa alternatywne” oznaczają:
- 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;
- 3a) „stanowisko kontaktowe statku powietrznego” oznacza stanowisko postojowe na wyznaczonym obszarze płyty postojowej portu lotniczego wyposażone w pomost pasażerski;
- 3b) „stanowisko oddalone statku powietrznego” oznacza stanowisko postojowe na wyznaczonym obszarze płyty postojowej portu lotniczego niewyposażone w pomost pasażerski;
- 4) „port lotniczy bazowej i kompleksowej sieci TEN-T” oznacza port lotniczy wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013²⁶;
- 5) „zarządzający portem lotniczym” oznacza podmiot zdefiniowany w art. 2 pkt 2 dyrektywy 2009/12/WE²⁷;
- 6) „automatyczne uwierzytelnianie” oznacza uwierzytelnienie pojazdu w punkcie ładowania za pomocą złącza do ładowania lub telematyki;
- 7) „dostępność 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 lub tankowania a pojazdem służący do przepływu paliwa lub energii elektrycznej;
- 11) „zarobkowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy zdefiniowany w art. 3 pkt 24 rozporządzenia (UE) 2018/1139²⁸;

²⁶ 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).

²⁷ 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) 2019/944²⁹;
- 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 statków powietrznych podczas postoju” oznacza zasilanie energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach kontaktowych i stanowiskach oddalonych 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;

²⁸ 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).

²⁹ 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).

- 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 1025/2012³⁰;
- 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 (UE) 2015/757³¹;
- 26) „pojazd ciężki” oznacza pojazd silnikowy kategorii M2, M3, N2 lub N3 zdefiniowanych odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (ii), art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (iii), art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (ii) i art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia (UE) 2018/858³²;
- 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 zdefiniowanych odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (i) i art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 29a) „skroplony metan” oznacza LNG, skroplony biogaz lub syntetyczny LNG, w tym mieszanki tych paliw;

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- 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 interfejs cyfrowy zdefiniowany w art. 4 pkt 22³³ dyrektywy 2010/40/UE;
- 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;
- 37) „moc wyjściowa” oznacza teoretyczną maksymalną moc, wyrażoną w kW, którą może dostarczyć punkt, stacja lub strefa ładowania lub instalacja zasilania energią elektryczną z lądu 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 szybkiej reakcji (kod QR)” oznacza kodowanie i wizualizację danych zgodne z normą ISO/IEC 18004:15;

³³ Zgodnie z propozycją zawartą w COM(2021) 813 final (dyrektywa w sprawie ITS).

- 40) „doraźne ładowanie” 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 gniazdo 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 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) „doraźne tankowanie paliw” 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 ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe, statku lub statku powietrznym;
- 50) „usługa tankowania paliw” oznacza sprzedaż lub dostarczenie wszelkich paliw 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) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, przeznaczone do nocnego parkowania pojazdów ciężkich i certyfikowane zgodnie z przepisami art. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006³⁴ i aktami delegowanymi przyjętymi na jego podstawie;
- 58) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza zasilanie cumujących przy nabrzeżu statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia;
- 59) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana dynamicznie na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej;
- 60) „dane statyczne” oznaczają dane, które nie podlegają częstym lub regularnym zmianom;

³⁴ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1)

- 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

Wartości docelowe dotyczące infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonych dla pojazdów lekkich

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

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby na koniec każdego roku począwszy od roku daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, zostały spełnione łącznie następujące wartości docelowe 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.

- 1a. Jeżeli udział lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w całkowitej flocie pojazdów lekkich zarejestrowanych na terytorium państwa członkowskiego wynosi co najmniej 20 %, a państwo członkowskie wykaze, że wdrożenie wymogów określonych w ust. 1 akapit drugi ma negatywne skutki, gdyż zniechęca do inwestycji prywatnych i nie jest już uzasadnione, państwo to może przedłożyć Komisji uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie niższych wymogów dotyczących poziomu całkowitej mocy wyjściowej lub zaprzestanie stosowania takich wymogów.

W terminie do sześciu miesięcy Komisja przyjmuje decyzję w sprawie takiego wniosku, zależną do indywidualnych okoliczności.

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 ruchu tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:
- (i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zaczęła zapewniać moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i będzie zawierać co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
 - (ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zaczęła zapewniać moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwa punkty 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 ruchu 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 jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;
- (ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zacznie zapewniać moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.

2a. Wzdłuż dróg należących do sieci TEN-T można rozmieścić pojedyncze ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich obsługujące oba kierunki ruchu, pod warunkiem że taka strefa jest łatwo dostępna z obu kierunków ruchu, że zastosowano odpowiednie oznakowanie oraz że spełnione są wymogi określone w ust. 2 dotyczące odległości, całkowitej mocy wyjściowej strefy, liczby punktów i mocy wyjściowej pojedynczych punktów dla dwóch kierunków jazdy.

2b. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2a, wzdłuż dróg należących do sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dobowym wynoszącym mniej niż 10 000 pojazdów lekkich oraz gdy społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści, państwa członkowskie mogą postanowić, że ogólnodostępna strefa ładowania przeznaczona dla pojazdów lekkich może obsługiwać oba kierunki ruchu, spełniając jednocześnie wymogi określone w ust. 2 dotyczące odległości, całkowitej mocy wyjściowej strefy, liczby punktów i mocy wyjściowej pojedynczych punktów mające zastosowanie do pojedynczego kierunku ruchu, pod warunkiem że strefa ładowania jest łatwo dostępna z obu kierunków ruchu oraz że zastosowano odpowiednie oznakowanie. Państwa członkowskie informują Komisję o takich odstępstwach. Co dwa lata dokonują ich przeglądu w ramach krajowego sprawozdania z postępów, o którym mowa w art. 14.

- 2c. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2 wzdłuż dróg należących do sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dziennym wynoszącym mniej niż 10 000 pojazdów lekkich i oraz gdy społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści, państwa członkowskie mogą zmniejszyć do 50 % całkowitą moc wyjściową ogólnodostępnej strefy ładowania przeznaczonej dla pojazdów lekkich wymaganą zgodnie z ust. 2, pod warunkiem że taka strefa ładowania obsługuje tylko jeden kierunek ruchu oraz że spełnione są pozostałe wymogi określone w ust. 2 dotyczące odległości, liczby punktów i mocy wyjściowej pojedynczych punktów. Państwa członkowskie informują Komisję o takich odstępstwach. Co dwa lata dokonują ich przeglądu w ramach krajowego sprawozdania z postępów, o którym mowa w art. 14.
- 2d. W drodze odstępstwa od wymogu dotyczącego maksymalnej odległości 60 km między ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla pojazdów lekkich określonego w ust. 2 lit. a) i b) państwa członkowskie mogą pozwolić na zwiększenie odległości do 100 km dla takich stref ładowania rozmieszczonych wzdłuż dróg TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dobowym wynoszącym poniżej 4 000 pojazdów lekkich, pod warunkiem że zastosowane zostanie odpowiednie oznakowanie dotyczące odległości między strefami ładowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich odstępstwach zgodnych z niniejszym ustępem. Co dwa lata dokonują ich przeglądu w ramach krajowego sprawozdania z postępów, o którym mowa w art. 14.
- W przypadku gdy państwo członkowskie powiadomiło o odstępstwie zgodnie z niniejszym ustępem, wymogi określone w ust. 2 lit. a) i b) w zakresie maksymalnej odległości między strefami ładowania do celów ust. 2a, 2b i 2c uznaje się za spełnione.
3. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w ust. 2 lit. a) i b).

Artykuł 4

Wartości docelowe dotyczące infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonych 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:
 - a01) do dnia 31 grudnia 2025 r. na co najmniej 15 % długości sieci TEN-T w każdym kierunku ruchu rozmieszczone były ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich, a każda strefa ładowania oferowała moc wyjściową wynoszącą co najmniej 1 400 kW i obejmowała co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;
 - a02) do dnia 31 grudnia 2027 r. na co najmniej 40 % długości sieci TEN-T w każdym kierunku ruchu rozmieszczone były ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich, a każda strefa ładowania:
 - (i) wzdłuż sieci bazowej TEN-T zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 2 800 kW i obejmowała co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW każdy;
 - (ii) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T zapewniała moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 400 kW i obejmowała co najmniej jeden punkt ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;
- a) do dnia 31 grudnia 2030 r. wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich były rozmieszczane w każdym kierunku ruchu, a odległość między nimi wynosiła maksymalnie 60 km, przy czym każda strefa ładowania oferowała moc wyjściową wynoszącą co najmniej 3 500 kW i obejmowała co najmniej dwa punkty ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW każdy;

- b) do dnia 31 grudnia 2030 r. wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich były rozmieszczone w każdym kierunku ruchu, a odległość między nimi wynosiła maksymalnie 100 km, przy czym każda strefa ładowania oferowała moc wyjściową wynoszącą co najmniej 1 400 kW i obejmowała co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 350 kW;
 - c) do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu została zainstalowana co najmniej jedna ogólnodostępna stacja ładowania przeznaczona dla pojazdów ciężkich, o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 100 kW;
 - d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim lub w jego pobliżu zostały zainstalowane ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW dzięki stacjom ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 150 kW każda;
 - e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim lub w jego pobliżu zostały zainstalowane ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 200 kW dzięki stacjom ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 150 kW każda.
- 1a. Przy obliczaniu odsetka długości sieci TEN-T, o którym mowa w ust. 1 lit. a01 i a02, uwzględnia się następujące elementy:
- (a) w celu obliczenia mianownika: całkowitą długość sieci TEN-T na terytorium danego państwa członkowskiego;
 - (b) w celu obliczenia licznika: skumulowaną długość odcinków sieci TEN-T między dwoma ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla pojazdów ciężkich; przy obliczaniu licznika nie uwzględnia się odcinków sieci TEN-T między dwoma strefami ładowania oddalonymi o ponad 120 km.

- 1b. Wzdłuż dróg należących do sieci TEN-T można rozmieścić pojedyncze ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich obsługujące oba kierunki ruchu, pod warunkiem że taka strefa jest łatwo dostępna z obu kierunków ruchu, że stosuje się zastosowano odpowiednie oznakowanie oraz że spełnione są wymogi określone w ust. 1 dotyczące odległości, całkowitej mocy wyjściowej strefy, liczby punktów i mocy wyjściowej pojedynczych punktów, dla dwóch kierunków jazdy.
- 1c. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1b, wzdłuż dróg należących do sieci TEN-T, na których całkowity średni roczny ruch dobowy wynosi mniej niż 2 000 pojazdów ciężkich, oraz gdy społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści, państwa członkowskie mogą postanowić, że ogólnodostępna strefa ładowania przeznaczona dla pojazdów ciężkich może obsługiwać oba kierunki ruchu, spełniając jednocześnie wymogi określone w ust. 1 dotyczące odległości, całkowitej mocy wyjściowej strefy, liczby punktów i mocy wyjściowej pojedynczych punktów mające zastosowanie do pojedynczego kierunku jazdy, pod warunkiem że strefa ładowania jest łatwo dostępna z obu kierunków ruchu oraz że zastosowano odpowiednie oznakowanie. Państwa członkowskie informują Komisję o takich odstępstwach. Co dwa lata dokonują ich przeglądu w ramach krajowego sprawozdania z postępów, o którym mowa w art. 14.
- 1d. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wzdłuż dróg należących do sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dziennym wynoszącym mniej niż 2 000 pojazdów ciężkich oraz gdy społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści, państwa członkowskie mogą zmniejszyć do 50 % całkowitą moc wyjściową ogólnodostępnej strefy ładowania przeznaczonej dla pojazdów ciężkich wymaganą zgodnie z ust. 1, pod warunkiem że taka strefa ładowania obsługuje tylko jeden kierunek ruchu oraz że spełnione są wymogi określone w ust. 1 dotyczące odległości, liczby punktów i mocy wyjściowej pojedynczych punktów. Państwa członkowskie informują Komisję o takich odstępstwach. Co dwa lata dokonują ich przeglądu w ramach krajowego sprawozdania z postępów, o którym mowa w art. 14.

- 1e. W drodze odstępstwa od wymogu dotyczącego maksymalnej odległości 60 km między ogólnodostępnymi strefami ładowania przeznaczonymi dla pojazdów ciężkich określonego w ust. 1 lit. a), państwa członkowskie mogą pozwolić na większą odległość do 100 km dla takich stref ładowania rozmieszczonych wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dobowym wynoszącym poniżej 800 pojazdów ciężkich, pod warunkiem że zastosowane zostanie odpowiednie oznakowanie dotyczące odległości między stacjami ładowania. Państwa członkowskie informują Komisję o takich odstępstwach. Co dwa lata dokonują ich przeglądu w ramach krajowego sprawozdania z postępów, o którym mowa w art. 14.

W przypadku gdy państwo członkowskie powiadomiło o odstępstwie zgodnie z niniejszym ustępem, wymogi określone w ust. 1 lit. a) w zakresie maksymalnej odległości między strefą ładowania do celów ust. 1b, 1c i 1d uznaje się za spełnione.

- 1f. W drodze odstępstwa od wymogów określonych w ust. 1 lit. a01), a02), a) i b) odnoszących się do całkowitej mocy wyjściowej ogólnodostępnych stref ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich oraz od wymogów określonych w ust. 1 lit. a) dotyczących maksymalnej odległości między tymi strefami, Cypr może przedłożyć Komisji uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie niższych wymogów w zakresie poziomu całkowitej mocy wyjściowej ogólnodostępnych stref ładowania dla pojazdów ciężkich lub na zwiększenie maksymalnej odległości do 100 km między tymi strefami, pod warunkiem że taki wniosek, jeżeli zostanie dopuszczony, nie utrudni ruchu ciężkich pojazdów elektrycznych w tym państwie członkowskim.

Komisja w terminie do sześciu miesięcy przyjmuje decyzję w sprawie takiego wniosku, zależną do indywidualnych okoliczności. Wszelkie wyłączenia przyznane zgodnie z niniejszym ustępem są ograniczone do okresu maksymalnie czterech lat, po upływie którego Komisja podda je przeglądowi na uzasadniony wniosek Cypru.

2. Do dnia 31 grudnia 2030 r. sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b). Przed tą datą zwraca się uwagę na odcinki transgraniczne, a sąsiadujące państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, aby przestrzegać tych maksymalnych odległości, od momentu gdy rozmieszczą infrastrukturę ładowania wzdłuż transgranicznych odcinków sieci TEN-T.

Artykuł 5

Infrastruktura ładowania

2. W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym doraźne ładowanie pojazdów elektrycznych.

W punktach ładowania oddanych do użytku od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, doraźne ładowanie należy umożliwić przy użyciu instrumentu płatniczego powszechnie stosowanego w Unii. W tym celu operatorzy punktów ładowania akceptują w tych punktach płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

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

Od dnia 1 stycznia 2027 r. operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie prowadzone przez nich ogólnodostępne punkty ładowania, w tym punkty oddane do użytku przed datą rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, spełniające wymogi określone w art. 3 ust. 2 i o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 50 kW, spełniały wymogi określone w lit. a) lub b).

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

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

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 doraźnie ładować swój pojazd, jak przewidziano w ust. 2, 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 racjonalne, 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 informacje o cenie doraźnej na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji ładowania. Informacje te obejmują wszystkie składniki ceny pobierane przez operatora w celu obliczenia ceny sesji ładowania, takie jak cena za sesję, cena za minutę lub cena za kWh.

W odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania o mocy wyjściowej równej lub większej niż 50 kW, oddanych do użytku od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, oraz w odniesieniu do tych punktów ładowania, o których mowa w ust. 2 akapit trzeci, informacje te muszą być wyraźnie przedstawione na stacji ładowania.

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być racjonalne, 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 wszystkie składniki ceny, w tym mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być racjonalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat za e-roaming transgraniczny.

7. Nie później niż 1 rok od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były połączonymi cyfrowo punktami ładowania.
8. Operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie prowadzone przez nich ogólnodostępne punkty ładowania o normalnej mocy zbudowane lub poddane renowacji po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, były zdolne do inteligentnego ładowania.
10. Nie później niż 1 rok od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, 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. 3, 7, 8 i 10.

Artykuł 6

Wartości docelowe 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 wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem co najmniej 700 barów rozmieszczono wzdłuż sieci bazowej TEN-T maksymalnie co 200 km.

W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw państwa członkowskie przeprowadzają analizę najlepszej lokalizacji, a w szczególności rozważają rozmieszczenie takich stacji w węzłach miejskich lub w ich pobliżu lub w węzłach multimodalnych, w których istnieje możliwość dostarczania paliwa również innym środkiem transportu.

2. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków sieci bazowej 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.

Artykuł 7

Infrastruktura tankowania wodoru

1. W ogólnodostępnych punktach tankowania wodoru, które prowadzą, operatorzy punktów tankowania umożliwiają użytkownikom końcowym doraźne tankowanie pojazdów.

Doraźne tankowanie paliwa musi być możliwe na wszystkich ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru przy użyciu instrumentu płatniczego powszechnie stosowanego w Unii. W tym celu operatorzy tych stacji akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

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

Wymogi określone w niniejszym ustępie stosuje się od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, w odniesieniu do ogólnodostępnych stacji tankowania oddanych do użytku po tej dacie. W odniesieniu do ogólnodostępnych stacji tankowania oddanych do użytku przed tą datą wymogi te stosuje się po upływie sześciu miesięcy od tej daty.

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 racjonalne, 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 racjonalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji tankowania 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 tankowania, 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 tankowania skroplonego metanu przeznaczona dla pojazdów transportu drogowego

Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 1 stycznia 2025 r. utworzono odpowiednią liczbę ogólnodostępnych punktów tankowania skroplonego metanu, przynajmniej w sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić silnikowym pojazdom ciężarowym napędzanym skroplonym metanem poruszanie się po całej Unii, gdziekolwiek istnieje zapotrzebowanie, chyba że koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.

Artykuł 9

Wartości docelowe dotyczące zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich należących do sieci TEN-T minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i morskich statków pasażerskich. W tym celu, Państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do 1 stycznia 2030 r.:
 - a) porty morskie należące do bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w których w ciągu ostatnich trzech lat średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich kontenerowców o pojemności powyżej 5000 ton brutto, cumujących przy nabrzeżu, wynosi ponad 100, były przygotowane do dostarczania każdego roku energii elektrycznej z lądu w odniesieniu do co najmniej 90 % całkowitej liczby zawinięć do portu morskich kontenerowców o pojemności powyżej 5000 ton brutto cumujących przy nabrzeżu tego portu morskiego;
 - b) porty morskie należące do bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w których w ciągu ostatnich trzech lat średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich statków pasażerskich typu ro-ro o pojemności powyżej 5000 ton brutto oraz morskich szybkich jednostek pasażerskich o pojemności powyżej 5000 ton brutto, cumujących przy nabrzeżu, wynosi ponad 40, były przygotowane do dostarczania każdego roku energii elektrycznej z lądu w odniesieniu do co najmniej 90 % całkowitej liczby zawinięć do portu morskich statków pasażerskich typu ro-ro o pojemności powyżej 5000 ton brutto oraz morskich szybkich jednostek pasażerskich o pojemności powyżej 5000 ton brutto, cumujących przy nabrzeżu tego portu morskiego;
 - c) porty morskie należące do bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w których w ciągu ostatnich trzech lat średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich statków pasażerskich o pojemności powyżej 5000 ton brutto innych niż morskie statki pasażerskie typu ro-ro oraz morskie szybkie jednostki pasażerskie, cumujących przy nabrzeżu, wynosi ponad 25, są przygotowane do dostarczania każdego roku energii elektrycznej z lądu w odniesieniu do co najmniej 90 % całkowitej liczby zawinięć do portu morskich statków pasażerskich o pojemności powyżej 5000 ton brutto innych niż morskie statki pasażerskie typu ro-ro oraz morskie szybkie jednostki pasażerskie, cumujących przy nabrzeżu tego portu morskiego.

2. Zawinięcia statków, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. a), b), c), da)³⁵ i f) [FuelEU Maritime], nie są uwzględniane do celów określenia całkowitej liczby zawinięć do portu statków cumujących przy nabrzeżu danego portu zgodnie z ust. 1.
3. W przypadku gdy port morski należący do sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, w jednym z regionów najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, lub na terytorium Ceuty i Melilli, które nie są bezpośrednio podłączone do europejskiej sieci elektroenergetycznej, lub w przypadku regionu najbardziej oddalonego lub Ceuty i Melilli – do sieci elektroenergetycznej sąsiedniego państwa, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu utworzenia takiego połączenia lub uzyskania wystarczającej zdolności wytwarzania energii elektrycznej lokalnie z niekopalnych źródeł energii, by zaspokoić potrzeby danej wyspy, regionu najbardziej oddalonego lub Ceuty i Melilli.

Artykuł 10

Wartości docelowe 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.

³⁵ Art. 5 ust. 3 lit. da) wniosku FuelEU Maritime brzmi następująco:
da) które nie są w stanie podłączyć się do zasilania energią elektryczną z lądu w związku z tym, że wyjątkowo stabilność sieci elektrycznej jest zagrożona ze względu na niewystarczającą dostępną energią elektryczną na lądzie, aby zaspokoić wymagane na statku zapotrzebowanie na energię elektryczną podczas postoju w porcie

Artykuł 11

Wartości docelowe dotyczące dostarczania skroplonego metanu 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 skroplonego metanu, by umożliwić poruszanie się morskich statków po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.
2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie należące do sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania skroplonego metanu, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku.

Artykuł 12

Wartości docelowe dotyczące dostarczania energii elektrycznej do statków powietrznych podczas postoju

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby we wszystkich portach lotniczych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T zagwarantowano zasilanie energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju:
 - a) do dnia 1 stycznia 2025 r. na wszystkich stanowiskach kontaktowych wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego;
 - b) do dnia 1 stycznia 2030 r. na wszystkich stanowiskach oddalonych wykorzystywanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego.
- 1a. Państwa członkowskie mają możliwość zwolnienia portów lotniczych sieci TEN-T, z których w poprzednich trzech latach odbyło się mniej niż 10 000 lotów komercyjnych rocznie, z obowiązku dostarczania energii elektrycznej statkom powietrznym na wszystkich stanowiskach oddalonych.
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 bez udziału paliw kopalnych.

Artykuł 13

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.

a) Te krajowe ramy polityki zawierają przynajmniej następujące elementy:

- 1) ocenę istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu oraz ocenę rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmującą dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną;
- 2) krajowe cele ogólne i wartości docelowe na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe krajowe wartości docelowe;
- 3) polityki i środki niezbędne do zapewnienia realizacji obowiązkowych celów ogólnych i wartości docelowych, o których mowa w pkt 2 niniejszego ustępu;
- 4) 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, o ile takie środki zostały zaplanowane lub przyjęte przez państwo członkowskie;
- 5) środki wspierające i ułatwiające rozwój stacji ładowania pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich na terenach prywatnych, które nie są ogólnodostępne, o ile takie środki zostały zaplanowane lub przyjęte przez państwo członkowskie;
- 6) środki mające na celu propagowanie infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich, w szczególności w odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania, w przypadkach, w których środki takie są planowane lub zostały przyjęte przez państwo członkowskie;

- 7) środki mające na celu propagowanie wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy, w przypadkach, w których środki takie są planowane lub zostały przyjęte przez państwo członkowskie;
- 7a) środki niezbędne do zapewnienia, aby rozwój i eksploatacja 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, w przypadkach, w których środki takie są planowane lub zostały przyjęte przez państwo członkowskie;
- 8) środki mające zapewnić, aby ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw alternatywnych były dostępne dla osób starszych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie 2019/882;
- 9) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania, wydawania zezwoleń, udzielania zamówień i eksploatacji infrastruktury paliw alternatywnych, o ile takie środki są planowane lub zostały przyjęte przez państwo członkowskie.

b) Te krajowe ramy polityki mogą zawierać następujące elementy:

- 1) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych, innej niż zasilanie energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju, na przykład infrastruktury tankowania wodoru i ładowania prądem elektrycznym przeznaczonej dla statków powietrznych;
- 2) plan rozwoju w portach morskich infrastruktury paliw alternatywnych, na przykład energii elektrycznej i wodoru, na potrzeby usług portowych określonych w rozporządzeniu (UE) 2017/352³⁶;

³⁶ 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).

- 3) plan rozwoju w portach morskich infrastruktury paliw alternatywnych innej niż infrastruktura skroplonego metanu i zasilanie statków morskich energią elektryczną z lądu, na przykład infrastruktury wodoru, amoniaku i zasilania energią elektryczną;
 - 4) plan rozwoju dotyczący wykorzystywania w żegludze śródlądowej paliw alternatywnych, na przykład wodoru i energii elektrycznej;
 - 5) 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;
 - 6) krajowe cele ogólne i wartości docelowe dotyczące rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych związane z pkt 1), 2), 3), 4) i 5) niniejszego akapitu, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu nie określono obowiązkowych wartości docelowych.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium.
 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.

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 wartości docelowych 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 wartościami docelowymi państw członkowskich.
8. Każde państwo członkowskie należycie uwzględni wszelkie zalecenia Komisji w swoich ostatecznych 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 krajowe 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 obejmuje informacje wymienione w załączniku I i, w odpowiednich przypadkach, zawierają właściwe uzasadnienie stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i wartości docelowych, o których mowa w art. 13.

3. Państwo członkowskie ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co cztery 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. Państwa członkowskie mogą zwrócić się do organu regulacyjnego o przeprowadzenie tej oceny. 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 cztery 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 na terenach prywatnych i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1.

Artykuł 14a

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

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 i art. 14 ust. 1, nie później niż sześć miesięcy po dacie rozpoczęcia stosowania, 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 krajowych 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 wartości docelowych, o których mowa w art. 13 ust. 1.
2. Komisja ocenia krajowe 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 mogą wydać aktualizacje swoich krajowych sprawozdań z postępów w terminie sześciu miesięcy od wydania zaleceń przez Komisję.
3. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny krajowych sprawozdań z postępów rok po przedłożeniu tych sprawozdań przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 ust. 1. Ocena ta obejmuje ocenę:
 - a) postępów poczynionych przez państwa członkowskie w zakresie realizacji celów ogólnych i wartości docelowych;
 - b) spójności rozwoju na poziomie Unii.

4. Na podstawie krajowych ram polityki, krajowych sprawozdań z postępów oraz sprawozdań złożonych przez państwa członkowskie na podstawie odpowiednio art. 13 ust. 9, art. 14 ust. 1 i art. 16 ust. 1 Komisja publikuje i regularnie aktualizuje informacje na temat krajowych celów ogólnych i wartości docelowych 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 statków powietrznych podczas postoju w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
 - e) liczby punktów tankowania skroplonego metanu w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;
 - f) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania skroplonego metanu dla pojazdów silnikowych;
 - g) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania CNG dla pojazdów silnikowych;
 - h) punktów 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 paliw alternatywnych i punktów ładowania dla transportu kolejowego.

Artykuł 16

Śledzenie postępów

1. Do dnia 31 marca roku następującego po dacie rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, 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. Bez uszczerbku dla procedury określonej w art. 258 TFUE, w przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że państwo członkowskie nie osiągnęło krajowych wartości docelowych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja może przyjąć stosowne ustalenie i zalecić zainteresowanemu państwu członkowskiemu podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia tych krajowych wartości docelowych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach naprawczych, które planuje wdrożyć, aby osiągnąć wartości docelowe określone w art. 3 ust. 1, w tym o dodatkowych działaniach, które państwo członkowskie zamierza wdrożyć, aby osiągnąć te cele, oraz przedstawia jasny harmonogram działań umożliwiający ocenę rocznych postępów w osiąganiu tych wartości docelowych. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie krajowe 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 są udostępniane publicznie:
 - a) w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych oraz w pojazdach silnikowych przez producentów, o których mowa w art. 3 pkt 40 rozporządzenia (UE) 2018/858, gdy pojazdy te są wprowadzane do obrotu;
 - b) w punktach tankowania i ładowania przez operatorów tych punktów, oraz
 - c) w punktach sprzedaży pojazdów silnikowych przez dystrybutorów, o których mowa w art. 3 pkt 43 rozporządzenia (UE) 2018/858.

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) przez operatorów punktów tankowania na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we wszystkich prowadzonych przez tych operatorów punktach tankowania paliwa, od dnia, w którym paliwa zostaną wprowadzone na rynek;
 - b) przez producentów, o których mowa w art. 3 pkt 40 rozporządzenia (UE) 2018/858, 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 użytkownika pojazdów silnikowych, gdy te pojazdy silnikowe zostają wprowadzone na rynek.

3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw, państwa członkowskie zapewniają w stosownych przypadkach przedstawienie w celach informacyjnych porównania 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 – za pomocą aktów wykonawczych zgodnie z art. 21 ust. 2 – do celów jednolitego wykonywania ust. 1 i 2:
 - a) upoważnić europejskie organizacje normalizacyjne do opracowania specyfikacji etykietowania zgodności;
 - b) określić 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 24 miesiące po ich zaktualizowaniu lub przyjęciu do wszystkich punktów tankowania paliwa i punktów ładowania oraz do wszystkich pojazdów silnikowych, gdy są one wprowadzane na rynek.

Artykuł 18

Dostarczanie danych

1. Państwa członkowskie wyznaczają organizację ds. rejestracji identyfikacji (zwaną dalej „IDRO”). 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 daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, a także zarządza tymi kodami.
2. Nie później niż 1 rok od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają bezpłatnie dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących prowadzonej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych lub usług nierozzerwalnie związanych z taką infrastrukturą, które świadczą lub których świadczenie powierzają innym podmiotom. Udostępnia się następujące rodzaje danych:
 - a) dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw prowadzonych przez wspomniane podmioty:
 - (i) położenie geograficzne punktów ładowania i punktów tankowania paliw alternatywnych;
 - (ii) liczbę złączy;
 - (iii) liczbę miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami;
 - (iv) dane kontaktowe właściciela i operatora stacji ładowania i tankowania paliw;
 - (v) godziny otwarcia.

- b) dodatkowe dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania obsługiwanych przez wspomniane podmioty:
 - (i) kody identyfikacyjne (ID), co najmniej punktu ładowania,
 - (ii) rodzaj złącza;
 - (iii) rodzaj prądu (przebiegienny/stały);
 - (iv) moc wyjściową (kW);
- c) dane dynamiczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych prowadzonych przez wspomniane podmioty:
 - (i) status operacyjny (sprawny/niesprawny);
 - (ii) dostępność (w użytku/nieuzwany);
 - (iii) cena doraźna.

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

3. Nie później niż 15 miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania, o której mowa w art. 24, państwa członkowskie zapewniają, aby dane, o których mowa w ust. 2, były udostępniane w sposób otwarty i niedyskryminujący wszystkim zainteresowanym stronom za pośrednictwem ich krajowych punktów dostępu zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi takich danych zawartymi w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2022/670³⁷ oraz zgodnie z dodatkowymi specyfikacjami uzupełniającymi, które mogą zostać przyjęte zgodnie z ust. 4a.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 w celu dodania do rodzajów danych określonych w ust. 2 dodatkowych rodzajów danych dotyczących ogólnodostępnych stacji ładowania i tankowania paliw alternatywnych lub usług nierozzerwalnie związanych z taką infrastrukturą, które operatorzy takiej infrastruktury świadczą lub których świadczenie powierzają innym podmiotom, w związku z postępem technologicznym lub nowymi usługami udostępnionymi na rynku.

³⁷ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu (Dz.U. L 122 z 25.4.2022, s. 1).

- 4a. Komisja w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z art. 21 ust. 2 może:
- a) przyjąć specyfikacje uzupełniające do specyfikacji określonych w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2022/670, dotyczące formatu, częstotliwości i jakości danych, które należy udostępnić i o których mowa w ust. 2 i w aktach delegowanych przyjętych na podstawie ust. 4;
 - b) ustanowić szczegółowe procedury umożliwiające dostępność i dyspozycyjność danych wymaganych na podstawie niniejszego artykułu.

Akty wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszego ustępu pozostają bez uszczerbku dla dyrektywy 2010/40/UE oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie.

5. Akty delegowane i wykonawcze, o których mowa w ust. 4 i 4a, przewidują racjonalne okresy przejściowe, zanim zawarte w nich przepisy lub ich zmiany staną się wiążące dla operatorów lub właścicieli punktów lądowania i punktów tankowania paliw alternatywnych.

Artykuł 19

Wspólne specyfikacje techniczne

1. Należy przestrzegać specyfikacji technicznych określonych w załączniku II.
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. 20 w celu zmiany i uzupełnienia załącznika II:
- (a) poprzez wprowadzenie specyfikacji technicznych dla obszarów wymienionych w tym załączniku, aby umożliwić na tych obszarach pełną interoperacyjność techniczną infrastruktury ładowania i tankowania paliwa pod względem fizycznych połączeń, komunikacji i dostępu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - (b) poprzez aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku.

Jeżeli takie akty delegowane mają mieć zastosowanie do istniejącej infrastruktury, opierają się one na analizie kosztów i korzyści, przedkładanej Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wraz z tymi aktami delegowanymi.

8. Akty delegowane, o których mowa w ust. 7, przewidują racjonalne okresy przejściowe, zanim zawarte w nich specyfikacje techniczne lub ich zmiany staną się wiążące dla infrastruktury.

Artykuł 20

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art 18 i 19, powierza się Komisji na czas pięciu lat od daty rozpoczęcia stosowania, o której 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.
- 3a. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
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.

Artykuł 22

Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona przeglądu przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących pojazdów ciężkich i w stosownych przypadkach przedstawi wniosek dotyczący jego zmiany. Na poparcie tego przeglądu Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące gotowości technologicznej i rynkowej w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Sprawozdanie to uwzględnia pierwsze przejawy preferencji rynkowych. Uwzględnia się w nim również zmiany technologii i norm osiągnięte do tego czasu oraz oczekiwane w perspektywie krótkoterminowej, w szczególności w odniesieniu do norm i technologii ładowania i tankowania, takich jak normy dotyczące ładowania o dużej mocy, systemy dróg elektrycznych (ERS) i skroplony wodór. W odniesieniu do stacji tankowania wodoru Komisja dokonuje dalszej oceny daty, o której mowa w art. 6 ust. 1, w świetle postępu technologicznego i rozwoju rynku, potrzeby określenia minimalnej przepustowości tych stacji, a także stosowności i terminu rozszerzenia wymogów dotyczących rozmieszczenia stacji tankowania wodoru na sieć kompleksową TEN-T.
2. Do dnia 31 grudnia 2026 r., a następnie co pięć lat Komisja dokonuje przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedstawia wniosek dotyczący jego zmiany. Komisja sprawdza w szczególności, czy elektroniczne środki płatnicze, o których mowa w art. 5 ust. 2, są nadal odpowiednie. Ocenia również, czy progi natężenia ruchu, o których mowa w art. 3 ust. 2b i 2c oraz w art. 4 ust. 1c i 1d, są nadal istotne, biorąc pod uwagę spodziewany wzrost udziału pojazdów elektrycznych z napędem akumulatorowym w porównaniu z całkowitą flotą pojazdów w Unii.

Artykuł 23

Uchylenie

1. Niniejszym uchyla się dyrektywę 2014/94/UE, rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1745 i rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1444 ze skutkiem od daty rozpoczęcia stosowania, o której 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 stosuje się po upływie 6 miesięcy od jego wejścia w życie.

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca / Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodnicząca / Przewodniczący

Sprawozdawczość

Krajowe sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia, zawiera przynajmniej następujące elementy:

1. określanie wartości docelowych:
 - (a) prognozy upowszechnienia pojazdów na dzień 31 grudnia lat 2025, 2030 i 2035 w odniesieniu do:
 - pojazdów drogowych lekkich, osobno dla pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów hybrydowych typu plug-in i pojazdów napędzanych wodorem;
 - pojazdów drogowych ciężkich, osobno dla pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów napędzanych wodorem;
 - (b) wartości docelowe na dzień 31 grudnia lat 2025, 2030 i 2035 w odniesieniu do:
 - infrastruktury ładowania przeznaczonej dla pojazdów lekkich: liczba stacji ładowania i moc wyjściowa (klasyfikacja stacji ładowania zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia);
 - w stosownych przypadkach, rozwoju niedostępnych publicznie stacji ładowania pojazdów lekkich;
 - infrastruktury ładowania przeznaczonej dla pojazdów ciężkich: liczba stacji ładowania i moc wyjściowa;
 - w stosownych przypadkach, rozwoju niedostępnych publicznie stacji ładowania pojazdów ciężkich;
 - stacji tankowania wodoru: liczba stacji tankowania, przepustowość stacji tankowania i zapewnione złącze;
 - drogowych stacji tankowania skroplonego metanu: liczba stacji tankowania i ich przepustowość;
 - punktów tankowania skroplonego metanu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym ich lokalizacji (port) i przepustowości w danym porcie;
 - zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym dokładnej lokalizacji (port) i przepustowości każdej z instalacji w porcie;
 - zasilania energią elektryczną z lądu w portach śródlądowych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym lokalizacji (port) i przepustowości;
 - zasilania energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju: liczba instalacji w poszczególnych portach lotniczych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T;

- innych ewentualnych krajowych celów ogólnych i wartości docelowych, w odniesieniu do których nie istnieją ogólnounijne obowiązkowe krajowe wartości docelowe. W przypadku infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich i lotniczych oraz w przypadku kolei należy zgłaszać lokalizację i przepustowość/rozmiar instalacji;
2. wskaźnik wykorzystania: w odniesieniu do kategorii ujętych w pkt 1 lit. b) zgłasza się wykorzystanie tej infrastruktury;
 3. wskaźnik osiągnięcia wartości docelowych w dziedzinie rozwoju paliw alternatywnych w różnych rodzajach transportu (drogowym, kolejowym, wodnym i lotniczym):
 - wskaźnik osiągnięcia wartości docelowych dotyczących rozwoju infrastruktury, o których mowa w pkt 1 lit. b), dla wszystkich rodzajów transportu, tam gdzie mają one zastosowanie, w szczególności w zakresie stacji ładowania elektrycznego, systemu dróg elektrycznych (w stosownych przypadkach), stacji tankowania wodoru, zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i w portach śródlądowych, bunkrowania skroplonego metanu w portach morskich sieci bazowej TEN-T, innej infrastruktury paliw alternatywnych w portach, zasilania energią elektryczną statków powietrznych podczas postoju;
 - w przypadku punktów ładowania należy określić stosunek pomiędzy infrastrukturą ogólnodostępną a prywatną;
 - rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich;
 - 3a. przegląd odstępstwa zgodnie z art. 3 ust. 2b;
 4. środki prawne: informacje na temat środków prawnych, które mogą obejmować środki ustawodawcze, wykonawcze lub administracyjne wspierające rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych, takie jak pozwolenia budowlane, pozwolenia na budowę miejsc parkingowych, certyfikacja przedsiębiorstw pod względem wpływu ich działalności na środowisko i koncesje na stacje paliw.
 5. informacje o środkach z zakresu polityki wspierających realizację krajowych ram polityki, obejmujących:
 - bezpośrednie bodźce do nabywania środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi lub do budowania infrastruktury;
 - dostępność bodźców podatkowych służących promowaniu środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi i właściwej infrastruktury paliw alternatywnych;
 - wykorzystywanie zamówień publicznych dla wspierania paliw alternatywnych, w tym wykorzystywanie wspólnych zamówień;
 - zachęty niefinansowe po stronie popytu, na przykład dostęp na zasadach preferencyjnych do stref ograniczonego ruchu, polityka parkingowa i specjalne pasy ruchu;

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

Specyfikacje techniczne**1. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania energii elektrycznej na potrzeby transportu drogowego**

1.1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych:

- punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017;
- punkty ładowania o normalnej mocy na prąd stały przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza połączonego systemu ładowania „Combo 2” opisane w normie EN 62196-3:2014.

1.2. Punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych:

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

1.4. Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów silnikowych kategorii L:

- ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny zarezerwowane dla pojazdów elektrycznych kategorii L o mocy do 3,7 kW muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w jeden z następujących elementów:
 - a) gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 3A, jak opisano w normie EN 62196-2:2017 (do ładowania w trybie 3);
 - b) gniazda wtyczkowe zgodne z normą IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (do ładowania w trybie 1 lub 2);
- ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych kategorii L o mocy powyżej 3,7 kW muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017.

- 1.5. Punkty ładowania o normalnej i dużej mocy przeznaczone dla autobusów elektrycznych:
- punkty ładowania o normalnej i dużej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla autobusów elektrycznych muszą być wyposażone co najmniej w złącza typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017;
 - punkty ładowania o normalnej i dużej mocy na prąd stały przeznaczone dla autobusów elektrycznych muszą być wyposażone co najmniej w złącza uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” opisane w normie EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Interfejs stykowy dla urządzeń automatycznego połączenia dla autobusów elektrycznych służący do ładowania przewodzącego w trybie 4 zgodnie z normą EN 61851-23-1:2020 musi być wyposażone co najmniej w interfejsy mechaniczne i elektryczne określone w normie EN 50696:2021, dotyczące:
- automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego na infrastrukturze (pantograf);
 - automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego na dachu pojazdu;
 - automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego pod pojazdem;
 - automatycznego urządzenia sprzęgającego (ACD) zamontowanego na infrastrukturze i podłączanego do boku lub dachu pojazdu.
- 1.6. Specyfikacje techniczne dotyczące złącza do ładowania pojazdów ciężkich (ładowanie prądem stałym).
- 1.7. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podczas postoju.
- 1.8. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania pojazdów ciężkich podczas postoju.
- 1.9. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania samochodów osobowych i pojazdów lekkich podczas jazdy.
- 1.10. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania pojazdów ciężkich podczas jazdy.
- 1.11. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania autobusów elektrycznych podczas postoju.
- 1.12. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania autobusów elektrycznych podczas jazdy.
- 1.13. Specyfikacje techniczne dotyczące systemu dróg elektrycznych w zakresie zasilania pojazdów ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pomocą pantografu.

- 1.14. Specyfikacje techniczne dotyczące systemu dróg elektrycznych w zakresie zasilania samochodów osobowych, pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących.
 - 1.15. Specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w pojazdach kategorii L.
 - 1.16. W miarę możliwości technicznych specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w samochodach osobowych i pojazdach lekkich.
 - 1.17. W miarę możliwości technicznych specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w pojazdach ciężkich.
 - 1.18. Specyfikacje techniczne dotyczące stacji ładowania w celu zapewnienia dostępu użytkownikom z niepełnosprawnościami.
- 2. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji w ekosystemie ładowania pojazdów elektrycznych**
- 2.1. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania (komunikacja na linii pojazd–sieć).
 - 2.2. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między punktem ładowania a systemem zarządzania punktami ładowania (komunikacja wewnętrzna).
 - 2.3. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między operatorem punktu ładowania, dostawcami usług w zakresie elektromobilności i platformami do e-roamingu.
 - 2.4. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między operatorem punktu ładowania a operatorami systemu dystrybucyjnego.
- 3. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego**
- 3.1. Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dostarczające wodoru gazowego wykorzystywanego jako paliwo w pojazdach silnikowych muszą spełniać co najmniej wymogi w zakresie interoperacyjności opisane w normie EN 17127:2020.
 - 3.2. Parametry jakościowe wodoru dystrybuowanego w punktach tankowania wodoru do pojazdów silnikowych muszą być zgodne z wymogami opisanymi w normie EN 17124:2022. Metody zapewnienia jakości wodoru są również opisane w tej normie.
 - 3.3. Algorytm tankowania musi być zgodny z wymogami normy EN 17127:2020.
 - 3.4. Po zakończeniu procesów certyfikacji normy EN ISO 17268:2020 złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania gazowego wodoru muszą być zgodne co najmniej z tą normą.
 - 3.5. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich.
 - 3.6. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących ciekły wodór dla pojazdów ciężkich.

3a. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania metanu na potrzeby transportu drogowego

- 3a.1. Punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą spełniać wymogi dotyczące ciśnienia tankowania (ciśnienia eksploatacyjnego) wynoszącego 20,0 MPa manometrycznie (200 barów) w temperaturze 15 °C. Dopuszcza się maksymalne ciśnienie tankowania wynoszące 26,0 MPa z „kompensacją temperatury”, jak określono w normie EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Profil złącza musi być zgodny z regulaminem EKG ONZ nr 110 odnoszącym się do części I i II normy EN ISO 14469:2017.
- 3a.3. Punkty tankowania skroplonego metanu przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą spełniać wymogi dotyczące ciśnienia tankowania, które musi być niższe niż maksymalne dopuszczalne ciśnienie robocze zbiornika pojazdu, jak określono w normie EN ISO 16924:2018 „Stacje tankowania gazu ziemnego – stacje LNG do tankowania pojazdów”. Ponadto profil złącza musi być zgodny z normą EN ISO 12617:2017 „Pojazdy drogowe – Złącze do tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – Złącze 3,1 MPa”.

4. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania energii elektrycznej na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej

- 4.1. Zasilanie statków morskich energią elektryczną z lądu, w tym projekt, instalacja i próby systemów, muszą być zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi normy IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 dotyczącymi wysokonapięciowego zasilania z lądu.
 - 4.1a. Wtyczki, gniazda wtykowe i sprzęgi statków do wysokonapięciowego zasilania z lądu muszą być zgodne co najmniej ze specyfikacją techniczną normy IEC 62613-1:2019.
- 4.2. Zasilanie statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną pobieraną z lądu musi być zgodne co najmniej z normą EN 15869-2:2019 lub normą EN 16840:2017 w zależności od wymagań energetycznych.
- 4.3. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania akumulatorów statków morskich energią elektryczną pobieraną z lądu, przewidujące połączenia międzysystemowe i interoperacyjność systemów dla statków morskich.
- 4.4. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej z lądu, przewidujące połączenia międzysystemowe i interoperacyjność systemów dla statków żeglugi śródlądowej.
- 4.5. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsu komunikacyjnego statek–sieć portowa w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z lądu oraz w systemach ładowania akumulatorów statków morskich.
- 4.6. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsu komunikacyjnego statek–sieć portowa w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z lądu oraz w systemach ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej.
- 4.7. W miarę możliwości technicznych specyfikacje techniczne dotyczące wymiany i ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej w stacjach na lądzie.

- 5. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania wodoru na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej**
 - 5.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania gazowego (sprężonego) wodoru dla statków morskich napędzanych wodorem.
 - 5.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania gazowego (sprężonego) wodoru dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych wodorem.
 - 5.3. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania skroplonego wodoru dla statków morskich napędzanych wodorem.
 - 5.4. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania skroplonego wodoru dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych wodorem.
- 6. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania metanolu na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej**
 - 6.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania metanolu [...] dla statków morskich napędzanych metanolem.
 - 6.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania metanolu [...] dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych metanolem.
- 7. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania amoniaku na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej**
 - 7.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania amoniaku [...] dla statków morskich napędzanych amoniakiem.
 - 7.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania amoniaku [...] dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych amoniakiem.
- 8. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania skroplonego metanu na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej**
 - 8.1. Punkty tankowania skroplonego metanu przeznaczone dla statków morskich, które nie są objęte Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeks IGC), muszą być zgodne co najmniej z normą EN ISO 20519:2017.
 - 8.2. Punkty tankowania skroplonego metanu przeznaczone dla statków żeglugi śródlądowej muszą być zgodne co najmniej z normą EN ISO 20519:2017 (części 5.3–5.7) wyłącznie do celów interoperacyjności.

9. Specyfikacje techniczne związane z oznakowaniem paliwa

- 9.1. Etykieta „Paliwa – Identyfikacja zgodności pojazdu – Graficzna forma informacji dla konsumenta” musi być zgodna co najmniej z normą EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. Etykieta „Identyfikacja kompatybilności pojazdów z infrastrukturą – Znaki graficzne informujące konsumenta o ładowaniu pojazdów elektrycznych (EV)” musi być zgodna co najmniej z normą EN 17186:2019.
- 9.3. Wspólna metodyka porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych ustanowiona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/732.

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

10. W sprawozdawczości dotyczącej upowszechniania pojazdów elektrycznych państwa członkowskie muszą stosować następujące kategorie:
- pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, oddzielnie kategorie M1, N1, M2/3 i N2/3
 - pojazdy elektryczne hybrydowe typu plug-in, oddzielnie kategorie M1, N1, M2/3 i N2/3.
11. W sprawozdawczości dotyczącej rozwoju ogólnodostępnych punktów ładowania państwa członkowskie muszą stosować następujące kategorie:

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

12. Następujące dane należy podawać oddzielnie dla ogólnodostępnej infrastruktury ładowania przeznaczonej dla pojazdów lekkich i dla pojazdów ciężkich:
- liczbę punktów ładowania należy podać dla każdej z kategorii określonych w pkt 2;
 - liczbę stacji ładowania w podziale na te same kategorie co punkty ładowania;
 - łączną zagregowaną moc wyjściową stacji ładowania.

Tabela korelacji

Dyrektywa 2014/94/UE	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2 ust. 1	Artykuł 2 ust. 3
Artykuł 2	Artykuł 2
–	Artykuł 3
–	Artykuł 4
Artykuł 4	Artykuł 5
–	Artykuł 6
–	Artykuł 7
Artykuł 6 ust. 4	Artykuł 8
–	Artykuł 9
–	Artykuł 10
Artykuł 6 ust. 1	Artykuł 11
–	Artykuł 12
Artykuł 3	Artykuł 13
Artykuł 10	Art. 14, 15 i 16
Artykuł 7	Artykuł 17
	Artykuł 18
	Artykuł 19
Artykuł 8	Artykuł 20
Artykuł 9	Artykuł 21
	Artykuł 22
Artykuł 11	Artykuł 23
–	Artykuł 24
Artykuł 12	Artykuł 25
Artykuł 13	