

## I

(Akty ustawodawcze)

## DYREKTYWY

### DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/94/UE

z dnia 22 października 2014 r.

w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych

(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-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie z dnia 3 marca 2010 r. zatytułowanym „Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” Komisja zmierza do zwiększenia konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywniejsze wykorzystywanie zasobów i energii.
- (2) W białej księdze Komisji z dnia 28 marca 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” wzywa się do zmniejszenia zależności transportu od ropy naftowej. Należy to osiągnąć za pomocą wielu różnych inicjatyw politycznych, w tym poprzez rozwój strategii dotyczącej zrównoważonych paliw alternatywnych, jak również rozwój odpowiedniej infrastruktury. W białej księdze Komisji zaproponowano także obniżenie do 2050 r. o 60 % — w stosunku do poziomów z roku 1990 — emisji gazów cieplarnianych z transportu.
- (3) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE <sup>(4)</sup> ustanawia się jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wyniósł 10 %.
- (4) Na podstawie konsultacji z zainteresowanymi stronami i ekspertami krajowymi oraz w oparciu o wiedzę fachową znajdującą odzwierciedlenie w komunikacie Komisji z dnia 24 stycznia 2013 r. zatytułowanym „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych” stwierdzono, że głównymi paliwami alternatywnymi wykazującymi potencjał w zakresie długoterminowego zastępowania ropy naftowej są obecnie energia elektryczna, wodór, biopaliwa, gaz ziemny oraz gaz płynny (LPG) (zwany dalej „LPG”), również w świetle ich możliwego jednoczesnego oraz łączonego wykorzystania, na przykład za pomocą systemów technologii dwupaliwowej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 271 z 19.9.2013, s. 111.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 280 z 27.9.2013, s. 66.

<sup>(3)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 kwietnia 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 29 września 2014 r.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16).

- (5) Źródła energii oznaczają wszystkie alternatywne źródła energii dla transportu — takie jak energia elektryczna i wodór — w przypadku których energia nie musi być uwalniana w drodze spalania lub utleniania bez spalania.
- (6) Paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z różnych materiałów wyjściowych, poprzez przekształcenie biomasy, gazu, węgla lub odpadów tworzyw sztucznych w paliwa płynne, metan i eter dimetylowy (DME). Syntetyczne parafinowe oleje napędowe, takie jak uwodornione oleje roślinne (HVO) i oleje napędowe uzyskiwane metodą Fischera-Tropscha, są zamiennikami i mogą być dodawane w bardzo dużych proporcjach do kopalnych olejów napędowych lub mogą być stosowane bezpośrednio we wszystkich istniejących lub przyszłych pojazdach z silnikiem wysokoprężnym. Dlatego te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury. Paliwa syntetyczne zastępujące benzynę, takie jak metanol i inne alkohole, można mieszać z benzyną i z technicznego punktu widzenia mogą one być, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane obecnie w technice motoryzacyjnej. 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 ropy naftowej w zaopatrzeniu transportu w energię.
- (7) LPG lub autogaz jest paliwem alternatywnym pochodzącym z przetwórstwa gazu ziemnego i rafinacji ropy naftowej, charakteryzującym się mniejszym śladem węglowym i znacznie mniejszymi emisjami zanieczyszczeń niż paliwa konwencjonalne. Oczekuje się, że bio-LPG otrzymywany z różnego rodzaju biomasy stanie się w średniej lub długiej perspektywie czasowej realną technologią. LPG może być stosowany w transporcie drogowym (przez samochody osobowe i pojazdy ciężarowe) niezależnie od długości tras. Można go również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Infrastruktura LPG jest względnie dobrze rozwinięta — w Unii znajduje się już znaczna liczba stacji tankowania LPG (ok. 29 000). Jednakże stacje te są rozłożone nierównomiernie i w niektórych krajach nasycenie nimi jest małe.
- (8) Bez uszczerbku dla definicji paliw alternatywnych zawartej w niniejszej dyrektywie należy zauważyć, że istnieją inne rodzaje paliw czystych, które mogą stanowić alternatywę dla paliw kopalnych. Przy wyborze nowych rodzajów paliw alternatywnych należy uwzględnić obiecujące wyniki badań i rozwoju. Normy i przepisy należy formułować tak, by nie uprzywilejowywały one jakiegoś określonego rodzaju technologii, a tym samym nie ograniczały dalszego rozwoju alternatywnych paliw i nośników energii.
- (9) W sprawozdaniu grupy wysokiego szczebla CARS 21 z dnia 6 czerwca 2012 r. stwierdzono, że brak ogólnounijnej, zharmonizowanej infrastruktury paliw alternatywnych stanowi przeszkodę we wprowadzaniu na rynek pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i opóźnia związane z nimi korzyści środowiskowe. W komunikacie z dnia 8 listopada 2012 r. zatytułowanym „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie” Komisja zawarła główne zalecenia ze sprawozdania grupy wysokiego szczebla CARS 21 i przedstawiła oparty na nich plan działania. Niniejsza dyrektywa jest jednym z kluczowych działań w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych zapowiedzianych przez Komisję.
- (10) Należy unikać rozdrobnienia rynku wewnętrznego spowodowanego nieskoordynowanym wprowadzaniem paliw alternatywnych na rynek. Skoordynowane ramy polityki wszystkich państw członkowskich powinny zatem zapewnić długotrwałe bezpieczeństwo konieczne przy prywatnych i publicznych inwestycjach w technologie związane z pojazdami i paliwami oraz w rozbudowę infrastruktury, co posłuży podwójnemu celowi — zmniejszeniu zależności od ropy naftowej oraz złagodzeniu wpływu transportu na środowisko. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić krajowe ramy polityki, określając swoje krajowe cele ogólne i szczegółowe oraz 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. O ile to konieczne, państwa członkowskie powinny prowadzić z sąsiednimi państwami członkowskimi współpracę na szczeblu regionalnym lub makroregionalnym, polegającą na konsultacjach lub wypracowywaniu wspólnych ram polityki, zwłaszcza w przypadkach gdy wymagana jest transgraniczna ciągłość pokrycia infrastrukturą paliw alternatywnych lub budowa nowej infrastruktury w pobliżu granic państwowych, w tym różne niedyskryminacyjne opcje dostępu do punktów ładowania i tankowania paliwa. Państwa członkowskie poprzez współpracę, a Komisja w oparciu o przeprowadzane przez siebie oceny i sporządzane sprawozdania powinny wspierać koordynację takich krajowych ram polityki oraz ich spójność na poziomie Unii. Aby ułatwić państwom członkowskim przekazywanie informacji, o których mowa w załączniku I, Komisja powinna przyjąć niewiążące wytyczne.
- (11) Aby zaspokoić długoterminowe potrzeby energetyczne wszystkich rodzajów transportu, niezbędne jest skoordynowane podejście. W szczególności strategii polityczne powinny opierać się na stosowaniu paliw alternatywnych, ze szczególnym naciskiem na specyficzne potrzeby każdego rodzaju transportu. Przy opracowywaniu krajowych ram polityki należy uwzględnić potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na terytorium danego państwa członkowskiego, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych.
- (12) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.

- (13) Do celów promowania paliw alternatywnych i rozwoju właściwej infrastruktury krajowe ramy polityki mogą zawierać kilka planów, strategii lub innych dokumentów planistycznych opracowanych osobno lub łącznie, lub w innej postaci, na szczeblu administracyjnym określonym przez państwa członkowskie.
- (14) Paliwa uwzględnione w krajowych ramach polityki powinny się kwalifikować do objęcia unijnymi i krajowymi środkami wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych, tak aby skoncentrować wsparcie publiczne na skoordynowanym rozwijaniu rynku wewnętrznego w kierunku ogólnounijnej mobilności z wykorzystaniem pojazdów i statków napędzanych paliwami alternatywnymi.
- (15) Niniejsza dyrektywa nie ma na celu nałożenia dodatkowego obciążenia finansowego na państwa członkowskie ani na organy regionalne lub lokalne. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wdrażania niniejszej dyrektywy z wykorzystaniem szerokiego zakresu zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych, w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.
- (16) Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 <sup>(1)</sup> rozwijanie nowych technologii i innowacji, w szczególności w dziedzinie dekarbonizacji transportu, kwalifikuje się do finansowania unijnego. Rozporządzenie to przewiduje również przyznanie dodatkowego finansowania na działania wykorzystujące synergię między co najmniej dwoma sektorami objętymi tym rozporządzeniem (a mianowicie transportem, energią i telekomunikacją). Ponadto Komisję wspomaga komitet koordynacyjny instrumentu „Łącząc Europę” przy koordynowaniu programów prac pod kątem wielosektorowych zaproszeń do składania wniosków, tak by w pełni wykorzystać możliwą synergię między tymi sektorami. W ten sposób instrument „Łącząc Europę” przyczyniłby się do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.
- (17) W programie ramowym „Horyzont 2020”, ustanowionym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013 <sup>(2)</sup>, będzie się również wspierać badania oraz innowacje w zakresie pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz związaną z tym infrastrukturę, w szczególności poprzez realizację, w ramach priorytetu „Wyzwania społeczne”, celu „Inteligentny, ekologiczny i zintegrowany transport”. To konkretne źródło finansowania powinno również przyczynić się do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz powinno zostać w pełni uwzględnione jako dodatkowa możliwość zapewnienia rynku o zrównoważonej mobilności w całej Unii.
- (18) Aby uruchomić inwestycje w zrównoważony transport i wspierać rozwój ciągłej sieci infrastruktury paliw alternatywnych w Unii, Komisja i państwa członkowskie powinny wspierać krajowe i regionalne środki rozwojowe w tej dziedzinie. Powinny zachęcać do wymiany między poszczególnymi lokalnymi i regionalnymi inicjatywami rozwojowymi najlepszych praktyk w dziedzinie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i zarządzania nią i w tym celu powinny propagować korzystanie z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, w szczególności Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.
- (19) Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych powinny być wdrażane zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Państwa członkowskie mogą uznać za konieczne udzielenie wsparcia podmiotom, na które ma wpływ niniejsza dyrektywa, zgodnie z obowiązującymi zasadami pomocy państwa. Wszelkie notyfikowane Komisji krajowe środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych należy niezwłocznie ocenić.
- (20) W wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) uznaje się, że paliwa alternatywne w zaopatrzeniu transportu w energię stanowią przynajmniej częściowo substytut dla źródeł energii pochodzących z surowej ropy naftowej, przyczyniają się do dekarbonizacji transportu i poprawiają ekologiczność sektora transportu. W wytycznych dla TEN-T w odniesieniu do nowych technologii i innowacji wymaga się, by TEN-T umożliwiała dekarbonizację wszystkich rodzajów transportu poprzez stymulowanie efektywności energetycznej oraz poprzez wprowadzanie alternatywnych systemów napędu i stworzenie odpowiedniej infrastruktury. W wytycznych dla TEN-T wymaga się również, by porty śródlądowe i morskie, porty lotnicze i drogi sieci bazowej, ustanowionej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 <sup>(3)</sup> (zwanej dalej „siecią bazową TEN-T”),

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające „Horyzont 2020” — program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020) oraz uchylające decyzję nr 1982/2006/WE (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 104).

<sup>(3)</sup> 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).

umożliwiały dostęp do paliw alternatywnych. W instrumencie „Łącząc Europę” instrument finansujący TEN-T przewiduje, że rozwijanie w obrębie sieci bazowej TEN-T tych nowych technologii i innowacji — w tym infrastruktury alternatywnych paliw ekologicznych — kwalifikuje się do dotacji. Ponadto rozwój infrastruktury alternatywnych paliw ekologicznych w szerszej sieci kompleksowej będzie kwalifikował się do pomocy finansowej ze środków instrumentu „Łącząc Europę”, realizowanej w postaci instrumentów związanych z zamówieniami publicznymi i instrumentów finansowych, takich jak obligacje projektowe.

- (21) Biopaliwa, jak zdefiniowano w dyrektywie 2009/28/WE, są obecnie najważniejszym rodzajem paliw alternatywnych i w 2011 r. stanowiły 4,7 % całkowitej ilości paliwa wykorzystywanego w transporcie w Unii. Mogą one również przyczynić się do znacznego ograniczenia ogólnej emisji CO<sub>2</sub>, jeśli są produkowane w sposób zrównoważony. Mogłyby one stanowić źródło czystej energii dla wszystkich rodzajów transportu.
- (22) Brak zharmonizowanego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w całej Unii stanowi przeszkodę w osiągnięciu korzyści skali po stronie podaży oraz ogólnounijnej mobilności po stronie popytu. Istnieje potrzeba zbudowania nowych sieci infrastruktury, takich jak sieci przesyłu energii elektrycznej, gazu ziemnego (skroplonego gazu ziemnego (LNG) i sprężonego gazu ziemnego (CNG)) i — w odpowiednich przypadkach — wodoru. Ważne jest uwzględnienie różnego stopnia rozwoju poszczególnych technologii paliwowych i związanej z nimi infrastruktury, w tym stopnia zaawansowania modeli biznesowych dla inwestorów prywatnych oraz dostępności paliw alternatywnych i stopnia ich uznania przez użytkowników. Należy zapewnić neutralność technologiczną, a krajowe ramy polityki powinny należycie uwzględnić wymóg wspierania rozwoju komercyjnego paliw alternatywnych. Ponadto przy opracowywaniu krajowych ram polityki należy uwzględnić gęstość zaludnienia i specyfikę geograficzną.
- (23) Energia elektryczna ma potencjał zwiększenia efektywności energetycznej pojazdów drogowych i przyczynienia się do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z transportu. Jest ona źródłem energii niezbędnym do rozpowszechnienia pojazdów elektrycznych, w tym pojazdów kategorii L, o których mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE <sup>(1)</sup> i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 <sup>(2)</sup>, które może się przyczynić do polepszenia jakości powietrza i obniżenia poziomu hałasu w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych. Państwa członkowskie powinny zapewnić, by publicznie dostępne punkty ładowania rozmieszczano tak, by osiągnąć odpowiednie pokrycie infrastrukturą w celu umożliwienia użytkowania pojazdów elektrycznych co najmniej w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych oraz, w odpowiednich przypadkach, w sieciach określonych przez państwa członkowskie. Liczba takich punktów ładowania powinna zostać określona z uwzględnieniem szacunkowej liczby pojazdów elektrycznych, które będą zarejestrowane w każdym państwie członkowskim do końca 2020 r. Orientacyjnie, odpowiednia średnia liczba punktów ładowania powinna odpowiadać co najmniej jednemu punktowi ładowania na 10 samochodów, z uwzględnieniem również typów samochodów, technologii ładowania i dostępnych prywatnych punktów ładowania. Odpowiednia liczba publicznie dostępnych punktów ładowania powinna zostać zainstalowana w szczególności przy punktach transportu publicznego, takich jak portowe terminale pasażerskie, porty lotnicze lub dworce kolejowe. Właściciele prywatnych pojazdów elektrycznych uzależnieni są w dużym stopniu od dostępu do punktów ładowania na parkingach zbiorowych, np. przy blokach mieszkalnych, biurach i obiektach działalności gospodarczej. Organy publiczne powinny przedsięwziąć środki wspierające użytkowników takich pojazdów, zapewniając utworzenie przez inwestorów budowlanych oraz zarządców obiektów własnościowej infrastruktury z wystarczającą liczbą odpowiednich punktów ładowania pojazdów elektrycznych.
- (24) Państwa członkowskie powinny zapewnić stworzenie publicznie dostępnej infrastruktury dostarczania energii elektrycznej dla pojazdów silnikowych. Aby określić odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania w krajowych ramach polityki, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wzięcia pod uwagę liczby publicznie dostępnych punktów ładowania na ich terytorium i ich specyfikacji i na tej podstawie skupienia działań w zakresie rozwoju na punktach ładowania o normalnej mocy lub o dużej mocy.
- (25) Elektromobilność jest dziedziną, która szybko się rozwija. Obecnie technologie urządzeń do ładowania opierają się na złączach kablowych, ale należy również rozważyć przyszłe technologie urządzeń do ładowania, takie jak ładowanie bezprzewodowe lub wymiana akumulatorów. Przepisy prawne muszą zapewnić ułatwienie innowacji technologicznych. Dlatego niniejszą dyrektywę należy w stosownych przypadkach aktualizować, aby uwzględnić przyszłe standardy technologiczne, takie jak ładowanie bezprzewodowe i wymiana akumulatorów.
- (26) Pojęcie „publicznie dostępny punkt ładowania lub tankowania paliwa” może obejmować na przykład punkty lub urządzenia do ładowania lub tankowania paliwa będące własnością prywatną, które są udostępniane publicznie za pośrednictwem kart rejestracyjnych lub opłat, punkty ładowania lub tankowania paliwa należące do systemów współużytkowania samochodów, umożliwiające dostęp stronom trzecim w drodze abonamentu lub punkty ładowania lub tankowania paliwa na parkingu ogólnodostępnym. Punkty ładowania lub tankowania paliwa, które umożliwiają użytkownikom prywatnym fizyczny dostęp w drodze autoryzacji lub abonamentu, należy uznać za publicznie dostępne punkty ładowania lub tankowania paliwa.

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

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

- (27) Energia elektryczna i wodór są źródłami energii szczególnie atrakcyjnymi do celów rozpowszechniania pojazdów napędzanych energią elektryczną/ogniwami paliwowymi oraz pojazdów kategorii L w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i w innych obszarach gęsto zaludnionych; mogą one przyczynić się do polepszenia jakości powietrza i obniżenia poziomu hałasu. Elektromobilność ma istotne znaczenie dla osiągnięcia ambitnych celów Unii w dziedzinie klimatu i energii na rok 2020. Dyrektywa 2009/28/WE, przetransponowana przez państwa członkowskie do dnia 5 grudnia 2010 r., ustanawia dla wszystkich państw członkowskich obowiązkowe cele dotyczące udziału energii ze źródeł odnawialnych, dla osiągnięcia do roku 2020 unijnego celu w zakresie udziału energii ze źródeł odnawialnych na poziomie co najmniej 20 % i 10 % udziału energii ze źródeł odnawialnych wykorzystywanych w sektorze transportu.
- (28) Przy ładowaniu pojazdów elektrycznych w punktach ładowania powinno się — o ile jest to racjonalne z technicznego i finansowego punktu widzenia — wykorzystywać inteligentne systemy pomiarowe, by przyczynić się do stabilności systemów elektroenergetycznych w ten sposób, że akumulatory byłyby ładowane z sieci w godzinach o niskim ogólnym zapotrzebowaniu na energię elektryczną, oraz by umożliwiać bezpieczne i elastyczne przekazywanie danych. W perspektywie długoterminowej można by także przewidzieć przesyłanie mocy z akumulatorów z powrotem do sieci w godzinach o wysokim ogólnym zapotrzebowaniu na energię elektryczną. Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE<sup>(1)</sup> umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Inteligentne systemy pomiarowe dostarczają dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu i dostępności usług w zakresie ładowania, co zachęca do ładowania poza godzinami szczytu, tzn. w godzinach o niskim ogólnym zapotrzebowaniu na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych optymalizuje ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla konsumentów.
- (29) Jeśli chodzi o punkty ładowania pojazdów elektrycznych niedostępne publicznie, państwa członkowskie powinny postawić sobie za cel zbadanie technicznej i finansowej wykonalności synergii z planami wprowadzenia inteligentnych liczników wynikającymi z zobowiązania zawartego w załączniku I.2 do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/72/WE<sup>(2)</sup>. Operatorzy systemów dystrybucji odgrywają znaczącą rolę w odniesieniu do punktów ładowania. Formułując swoje zadania, operatorzy systemów dystrybucji — z których niektórzy mogą być częścią pionowo zintegrowanego przedsiębiorstwa posiadającego lub eksploatującego punkty ładowania — powinni współpracować, na zasadach niedyskryminacyjnych, z wszelkimi innymi właścicielami lub operatorami punktów ładowania, w szczególności udostępniając im informacje niezbędne do uzyskania skutecznego dostępu do systemu i korzystania z niego.
- (30) Przy tworzeniu infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz polityka Unii w dziedzinie energii elektrycznej powinny być zgodne z zasadami ustalonymi na mocy dyrektywy 2009/72/WE. 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.
- (31) Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępców na mocy art. 44 dyrektywy 2009/72/WE.
- (32) W 2010 r. Komisja udzieliła europejskim organizacjom normalizacyjnym upoważnienia (M468) do wydania nowych norm lub dokonania przeglądu norm istniejących w celu zapewnienia interoperacyjności i zgodności między punktem dostawy energii elektrycznej a urządzeniem ładującym dla pojazdów elektrycznych. CEN/CENELEC ustanowiły grupę dyskusyjną, która w październiku 2011 r. opublikowała sprawozdanie. Sprawozdanie to zawiera szereg zaleceń, ale nie osiągnięto zgody co do wyboru jednego standardowego urządzenia. Z tego powodu konieczne są dalsze działania z zakresu polityki w celu wypracowania rozwiązania zapewniającego interoperacyjność w całej Unii i niezwiązanego z zastrzeżoną technologią.
- (33) Urządzenie do ładowania pojazdów elektrycznych może obejmować kilka gniazd wyjściowych lub złączy pojazdowych, o ile jedno z nich jest zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w niniejszej dyrektywie, tak by możliwe było ładowanie według różnych norm. Jednakże podjęta w niniejszej dyrektywie decyzja o wyborze ogólnounijnych wspólnych złączy dla pojazdów elektrycznych (typu 2 i typu „combo 2”) nie powinna stawić w niekorzystnej sytuacji tych państw członkowskich, które zainwestowały już w rozwój innych znormalizowanych technologii w punktach ładowania, i nie powinna mieć niekorzystnego wpływu na istniejące punkty ładowania oddane do użytku przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Pojazdom elektrycznym, które były dopuszczone do ruchu przed wejściem niniejszej dyrektywy w życie, powinno się zapewnić możliwość ładowania, nawet jeżeli były one zaprojektowane do ładowania w punktach ładowania, które nie są zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w niniejszej dyrektywie. Wybór wyposażenia punktów ładowania o normalnej mocy i o dużej mocy powinien być zgodny ze szczegółowymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa obowiązującymi na szczeblu krajowym.

(1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (Dz.U. L 315 z 14.11.2012, s. 1).

(2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/72/WE z dnia 13 lipca 2009 r. dotycząca wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej i uchylająca dyrektywę 2003/54/WE (Dz.U. L 211 z 14.8.2009, s. 55).

- (34) Instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu mogą stanowić dla transportu morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi źródło zasilania czystą energią, zwłaszcza w portach żeglugi morskiej i śródlądowej o niskiej jakości powietrza lub wysokim poziomie hałasu. Zasilanie energią elektryczną z lądu może przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i jednostek żeglugi śródlądowej.
- (35) Normalizacja zasilania energią elektryczną z lądu nie powinna utrudniać korzystania z instalacji, które zostały udostępnione przed wejściem niniejszej dyrektywy w życie. W szczególności państwa członkowskie powinny umożliwić utrzymanie i modernizację istniejących instalacji, by zapewnić ich efektywne wykorzystywanie w całym okresie ich eksploatacji, nie wymagając pełnej zgodności ze specyfikacjami technicznymi określonymi w niniejszej dyrektywie.
- (36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych może zmniejszyć zużycie paliwa i obniżyć poziom hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ na zmianę klimatu. Dlatego państwa członkowskie powinny zapewnić, by w ich krajowych ramach polityki została rozważona potrzeba budowy instalacji zasilania energią elektryczną w portach lotniczych.
- (37) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem, w tym pojazdy kategorii L napędzane wodorem, cechują się obecnie bardzo niskim współczynnikiem penetracji rynku; rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest niezbędnym warunkiem umożliwiającym większe rozpowszechnienie pojazdów silnikowych napędzanych wodorem.
- (38) Państwa członkowskie, które postanawiają objąć punkty tankowania wodoru krajowymi ramami polityki, powinny zapewnić stworzenie dostępnej publicznie infrastruktury dostarczania wodoru dla pojazdów silnikowych zapewniającej poruszanie się pojazdów silnikowych napędzanych wodorem w sieciach określonych przez państwa członkowskie. W stosownych przypadkach należy uwzględnić połączenia transgraniczne, które umożliwiłyby poruszanie się pojazdów silnikowych napędzanych wodorem po całej Unii.
- (39) W Unii działa obecnie około 3 000 punktów tankowania paliwa przeznaczonych dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Można by wprowadzić dodatkowe punkty tankowania paliwa i zaopatrywać je z istniejącej w Unii, dobrze rozwiniętej i rozbudowanej na jej obszarze sieci dystrybucji gazu ziemnego, o ile jakość gazu będzie wystarczająca do wykorzystania go w obecnych oraz w zaawansowanych technicznie pojazdach napędzanych gazem. Aktualna sieć dystrybucji gazu ziemnego mogłaby zostać uzupełniona przez lokalne punkty tankowania paliwa oferujące biometan produkowany lokalnie.
- (40) Wspólna infrastruktura gazu ziemnego wymaga wprowadzenia wspólnych specyfikacji technicznych zarówno dla sprzętu, jak i dla jakości gazu. Jakość gazu ziemnego stosowanego w Unii zależy od jego pochodzenia, składu — na przykład dodawania biometanu — oraz czynności, jakim poddawany jest gaz ziemny w łańcuchu dystrybucji. Dlatego szeroki rozrzut charakterystyk technicznych mógłby być przeszkodą w optymalnym wykorzystywaniu silników i prowadzić do zmniejszenia ich efektywności energetycznej. W tym względzie Komitet Techniczny CEN/TC 408 — Komitet Projektowy opracowuje zestaw specyfikacji jakościowych dotyczących gazu ziemnego przeznaczonego do użytku w transporcie oraz zatłaczania biometanu do sieci gazu ziemnego.
- (41) Poprzez krajowe ramy polityki państwa członkowskie powinny zapewnić stworzenie odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów tankowania paliwa służących dostarczaniu CNG lub sprężonego biometanu dla pojazdów silnikowych, aby zapewnić pojazdom silnikowym napędzanym CNG możliwość poruszania się w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych oraz na całym obszarze Unii, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TENT-T. Tworząc sieci dostawy CNG dla pojazdów silnikowych, państwa członkowskie powinny zapewnić uruchomienie publicznie dostępnych punktów tankowania paliwa, przy uwzględnieniu minimalnego zasięgu pojazdów silnikowych napędzanych CNG. Orientacyjnie, średnia niezbędna odległość między punktami tankowania paliwa powinna wynosić ok. 150 km. Aby zapewnić funkcjonowanie rynku i interoperacyjność, wszystkie punkty tankowania CNG dla pojazdów silnikowych powinny dostarczać gaz o jakości wymaganej do stosowania go w obecnych i zaawansowanych technicznie pojazdach napędzanych CNG.
- (42) LNG stanowi atrakcyjną alternatywę paliwową dla statków umożliwiającą spełnianie wymogów odnośnie do zmniejszania zawartości siarki w paliwach żeglugowych w obszarach kontroli emisji SO<sub>x</sub>, co ma wpływ na połowę statków pływających w ramach europejskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jak przewidziano w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE<sup>(1)</sup>. Sieć bazowa punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych powinna być dostępna najpóźniej do końca, odpowiednio, 2025 r. i 2030 r. Punkty tankowania LNG obejmują m.in. terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki. Fakt, że początkowo w centrum zainteresowania jest sieć bazowa, nie powinien wykluczać możliwości udostępniania w dłuższej perspektywie LNG również w portach poza siecią bazową, zwłaszcza w tych portach, które są istotne

(1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz.U. L 327 z 27.11.2012, s. 1).

dla statków nieuczestniczących w działalności transportowej. Decyzja dotycząca lokalizacji punktów tankowania LNG powinna być oparta na analizie kosztów i korzyści, w tym na ocenie korzyści środowiskowych. Należy uwzględnić również mające zastosowanie przepisy dotyczące bezpieczeństwa. Rozwój infrastruktury LNG przewidziany w niniejszej dyrektywie nie powinien utrudniać rozwoju innych potencjalnych energooszczędnych paliw alternatywnych.

- (43) Komisja i państwa członkowskie powinny dążyć do zmiany Europejskiej umowy w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi, zawartej w Genewie w dniu 26 maja 2000 r., ze zmianami (ADN), aby umożliwić masowy transport LNG śródlądowymi drogami wodnymi. Idące za tym zmiany powinny mieć zastosowanie do całego transportu na terytorium Unii poprzez zmianę sekcji III.1 załącznika III do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE<sup>(1)</sup>. Należy, odpowiednio do potrzeb, zmienić dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE<sup>(2)</sup>, aby umożliwić sprawne i bezpieczne wykorzystywanie LNG do napędu jednostek na śródlądowych drogach wodnych. Proponowane zmiany nie powinny być w sprzeczności z postanowieniami porozumienia ADN mającymi zastosowanie na terytorium Unii na mocy sekcji III.1 załącznika III do dyrektywy 2008/68/WE.
- (44) Państwa członkowskie powinny zapewnić właściwy system dystrybucji między obiektami magazynowymi a punktami tankowania LNG. W odniesieniu do transportu drogowego dostępność i położenie geograficzne punktów załadunkowych dla cystern transportujących LNG mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju ekonomicznie zrównoważonej mobilności opartej na LNG.
- (45) LNG, w tym skroplony biometan, może również stanowić racjonalną pod względem kosztów technologię umożliwiającą pojazdom ciężarowym spełnianie surowych limitów emisji zanieczyszczeń określonych w normach Euro VI, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009<sup>(3)</sup>.
- (46) Sieć bazowa TEN-T powinna stanowić podstawę dla rozwoju infrastruktury LNG, jako że obejmuje ona główne przepływy ruchu i umożliwia czerpanie korzyści wynikających z istnienia sieci. Tworząc sieci dostawy LNG dla silnikowych pojazdów ciężarowych, państwa członkowskie powinny zapewnić uruchomienie publicznie dostępnych punktów tankowania paliwa, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TEN-T, z zachowaniem odpowiednich odległości i z uwzględnieniem minimalnego zasięgu silnikowych pojazdów ciężarowych napędzanych LNG. Orientacyjnie, średnia niezbędna odległość między punktami tankowania paliwa powinna wynosić ok. 400 km.
- (47) Rozwój punktów tankowania, zarówno LNG, jak i CNG, powinien być odpowiednio skoordynowany z wdrażaniem sieci bazowej TEN-T.
- (48) Do dnia 31 grudnia 2025 r. należy uruchomić odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania LNG i CNG, przynajmniej w sieci bazowej TEN-T istniejącej w tym terminie, a po tym terminie — w innych częściach sieci bazowej TEN-T udostępnionych dla pojazdów.
- (49) 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, nie naruszając dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE<sup>(4)</sup>. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów będących w użytkowaniu.
- (50) W przypadku braku normy europejskiej dla danego paliwa alternatywnego państwa członkowskie powinny mieć możliwość posługiwania się innymi normami do celów informowania użytkowników i etykietowania.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylająca dyrektywę 93/12/EWG (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 88).

- (51) 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. Zatem przy podawaniu na stacji paliw cen paliw, w szczególności gazu ziemnego i wodoru, powinna istnieć możliwość podawania do celów informacyjnych porównania ceny jednostkowej z cenami paliw tradycyjnych, jak na przykład „ekwiwalent 1 litra benzyny”.
- (52) Mając na uwadze coraz większą różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych, konieczne jest dostarczanie użytkownikom pojazdów danych o położeniu geograficznym publicznie dostępnych punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych objętych niniejszą dyrektywą. W przypadkach gdy przedsiębiorstwa lub portale internetowe dostarczają tych informacji, powinny one być zatem udostępniane w sposób otwarty i niedyskryminacyjny wszystkim użytkownikom.
- (53) Z punktu widzenia kształtowania polityki w oparciu o fakty szczególnie ważne jest, aby na wszystkich szczeblach gromadzone były najlepsze praktyki i skoordynowane dane za pomocą monitorowania, na przykład w ramach portalu „Clean Vehicle” (portal Ekologicznie Czysty Pojazd) oraz europejskiego obserwatorium elektromobilności.
- (54) Podstawowe informacje o dostępności punktów ładowania i tankowania paliw oraz wszelkie inne informacje niezbędne do ogólnounijnej mobilności powinny, w stosownych przypadkach, być umieszczane w serwisach informacyjnych dotyczących ruchu drogowego i podróżowania, jako część inteligentnego systemu transportowego.
- (55) W celu zapewnienia dostosowywania przepisów niniejszej dyrektywy do rozwoju rynku i postępu technicznego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do specyfikacji technicznych punktów ładowania i punktów tankowania paliwa oraz stosownych norm. Szczególnie ważne jest, aby Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła stosowne konsultacje w czasie prac przygotowawczych, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (56) Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowuje jednolite i uznawane w skali międzynarodowej normy dotyczące bezpieczeństwa i środowiska w dziedzinie transportu morskiego. Zważywszy na globalny charakter transportu morskiego, należy unikać konfliktów z normami międzynarodowymi. Unia powinna zatem zapewnić, by specyfikacje techniczne dotyczące transportu morskiego przyjęte na podstawie niniejszej dyrektywy były spójne z regułami międzynarodowymi przyjętymi przez IMO.
- (57) Specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności punktów ładowania i tankowania paliwa powinny być określone w normach europejskich lub międzynarodowych. Europejskie organizacje normalizacyjne powinny przyjmować normy europejskie zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012<sup>(1)</sup>, a normy te powinny być oparte, w stosownych przypadkach, na aktualnych normach międzynarodowych lub na bieżących międzynarodowych pracach normalizacyjnych. W odniesieniu do norm, które nie zostały jeszcze przyjęte, prace powinny zostać oparte na następujących dokumentach: „Wytyczne dla systemów i instalacji dostarczających LNG jako paliwo dla statków” (ISO/DTS 18683), „Stacje tankowania gazu ziemnego — stacje LNG służące zaopatrywaniu pojazdów w paliwo” (ISO/DIS 16924) oraz „Stacje tankowania gazu ziemnego — stacje CNG służące zaopatrywaniu pojazdów w paliwo” (ISO/DIS 16923). Komisja powinna być uprawniona do aktualizowania w drodze aktów delegowanych odniesień do specyfikacji technicznych zawartych w normach europejskich lub międzynarodowych.
- (58) W ramach stosowania niniejszej dyrektywy Komisja powinna konsultować się z odpowiednimi grupami ekspertów, w tym co najmniej z europejską grupą ekspertów ds. przyszłych paliw transportowych, która składa się z ekspertów pochodzących ze środowiska przemysłu i ze społeczeństwa obywatelskiego, a także ze wspólną grupą ekspertów ds. transportu i środowiska składającą się z ekspertów z państw członkowskich.
- (59) Komisja powołała grupę ekspertów pod nazwą „Europejskie forum zrównoważonej żeglugi” (ESSF), która ma wspomagać Komisję w realizowaniu działań Unii w dziedzinie zrównoważoności transportu morskiego. W ramach ESSF utworzono podgrupę ds. LNG w żegludzie morskiej; jej zadaniem jest przedstawienie ESSF propozycji norm lub reguł, które miałyby wypracować ESSF, w dziedzinie LNG jako paliwa dla statków, obejmujących aspekty techniczne, eksploatacyjne, bezpieczeństwa, ochrony, szkoleniowe i środowiskowe bunkrowania LNG. Utworzono

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



również Komitet ds. Tworzenia Norm Technicznych (CESTE), który ma się zajmować normami technicznymi w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem aktów delegowanych w sprawie wymogów dotyczących bunkrowania LNG, w tym odnośnych aspektów bezpieczeństwa, Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym z ESSF i CESTE.

- (60) Centralna Komisja Żeglugi na Renie (CCNR) jest organizacją międzynarodową, która zajmuje się wszelkimi sprawami dotyczącymi żeglugi śródlądowej. Komisja Dunaju jest międzynarodową organizacją międzyrządową zapewniającą i rozwijającą swobodną żeglugę na Dunaju. Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem aktów delegowanych w sprawie żeglugi śródlądowej Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym z CCNR i Komisją Dunaju.
- (61) W przypadku gdy sprawy związane z niniejszą dyrektywą inne niż jej wykonywanie lub jej naruszenia są analizowane przez ekspertów, działających tym samym jako grupy ekspertów, Parlament Europejski powinien otrzymywać pełne informacje i dokumentację oraz, w odpowiednich przypadkach, zaproszenia do uczestnictwa w odnośnych posiedzeniach.
- (62) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustalania wspólnych procedur i specyfikacji. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>.
- (63) Aby zapewnić, by paliwa alternatywne dla transportu były jakości wymaganej w zastosowaniach w silnikach opartych na obecnych i przyszłych technologiach i aby odpowiadały one wysokiemu poziomowi ekologiczności w odniesieniu do emisji CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń, Komisja powinna monitorować wprowadzanie ich na rynek. W tym celu Komisja powinna, w odpowiednich przypadkach, zaproponować niezbędne środki prawne zapewniające zharmonizowany wysoki poziom jakości paliwa w całej Unii.
- (64) Aby osiągnąć możliwie jak najszersze stosowanie paliw alternatywnych w transporcie, przy jednoczesnym zapewnieniu neutralności technologicznej, oraz aby promować zrównoważoną mobilność elektryczną w całej Unii, Komisja powinna — jeżeli uzna to za stosowne — podjąć odpowiednie działania, takie jak przyjęcie planu działania dotyczącego realizacji strategii określonej w komunikacie zatytułowanym „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych”. W tym celu Komisja mogłaby wziąć pod uwagę potrzeby i rozwój poszczególnych rynków w państwach członkowskich.
- (65) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, 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 napędzanych paliwami alternatywnymi i na racjonalny pod względem kosztów rozwój przemysłu europejskiego oraz na rzecz zapewnienia pojazdom napędzanym 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 niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

#### Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustanawia wspólne ramy dla środków dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w Unii w celu zminimalizowania zależności od ropy naftowej oraz zmniejszenia oddziaływania transportu na środowisko. Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymogi dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego (LNG i CNG) i wodoru, które mają być wdrażane za pomocą krajowych ram polityki państw członkowskich, oraz wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących takich punktów ładowania i tankowania paliwa, a także ustanawia wymogi w zakresie informowania użytkowników.

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

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „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. Obejmują one między innymi:
  - energię elektryczną,
  - wodór,
  - biopaliwa zdefiniowane w art. 2 lit. i) dyrektywy 2009/28/WE,
  - paliwa syntetyczne i parafinowe,
  - gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny — CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny — LNG), oraz
  - gaz płynny (LPG);
- 2) „pojazd elektryczny” oznacza pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno niepreryferyjne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz;
- 3) „punkt ładowania” oznacza urządzenie, które umożliwia ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego lub wymianę akumulatora pojedynczego pojazdu elektrycznego;
- 4) „punkt ładowania o normalnej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy mniejszej lub równej 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego, z wyłączeniem urządzeń o mocy mniejszej lub równej 3,7 kW, które są zainstalowane w prywatnych gospodarstwach domowych lub których zasadniczym celem nie jest ładowanie pojazdów elektrycznych, i które nie są dostępne publicznie;
- 5) „punkt ładowania o dużej mocy” oznacza punkt ładowania o mocy większej niż 22 kW, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego;
- 6) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub jednostek żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia;
- 7) „publicznie dostępny punkt ładowania lub tankowania paliwa” oznacza punkt ładowania lub punkt tankowania paliwa dostarczający paliwa alternatywnego, który umożliwia użytkownikom w całej Unii niedyskryminacyjny dostęp. Niedyskryminacyjny dostęp może oznaczać różne warunki w zakresie uwierzytelniania, użytkowania i płatności;
- 8) „punkt tankowania paliwa” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw z wyjątkiem LNG za pomocą instalacji stałej lub ruchomej;
- 9) „punkt tankowania LNG” oznacza stanowisko tankowania paliwa dostarczające LNG, składające się ze stanowiska stałego lub ruchomego, stanowisk nabrzeżnych lub innego systemu.

## Artykuł 3

### Krajowe ramy polityki

1. Każde państwo członkowskie przyjmuje krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury. Krajowe ramy polityki zawierają co najmniej następujące elementy:
  - ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu, w tym w świetle ich ewentualnego jednoczesnego i łączonego stosowania, oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca — w stosowanych przypadkach — ciągłość transgraniczną,

- krajowe cele ogólne i szczegółowe na podstawie art. 4 ust. 1, 3 i 5, art. 6 ust. 1, 2, 3, 4, 6, 7 i 8 oraz — tam, gdzie ma to zastosowanie — art. 5 ust. 1 w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Te krajowe cele ogólne i szczegółowe są ustalane i mogą być zmieniane na podstawie oceny krajowego, regionalnego lub ogólnounijnego zapotrzebowania, przy zapewnieniu zgodności z minimalnymi wymogami dotyczącymi infrastruktury określonymi w niniejszej dyrektywie,
  - środki konieczne, aby zapewnić osiągnięcie krajowych celów ogólnych i szczegółowych zawartych w krajowych ramach polityki,
  - środki, które mogą wspierać rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w usługach transportu publicznego,
  - wskazanie aglomeracji miejskich/podmiejskich, innych obszarów gęsto zaludnionych i sieci, które — w zależności od potrzeb rynkowych — mają być wyposażone w publicznie dostępne punkty ładowania zgodnie z art. 4 ust. 1,
  - wskazanie aglomeracji miejskich/podmiejskich, innych obszarów gęsto zaludnionych i sieci, które — w zależności od potrzeb rynkowych — mają być wyposażone w punkty tankowania CNG zgodnie z art. 6 ust. 7,
  - ocena potrzeby instalowania punktów tankowania LNG w portach poza siecią bazową TEN-T,
  - rozważenie potrzeby instalowania w portach lotniczych instalacji do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych.
3. Krajowe ramy polityki uwzględniają, w odpowiednich przypadkach, interesy organów regionalnych i lokalnych, 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 niniejszej dyrektywy.
5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych realizuje się zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w TFUE.
6. Krajowe ramy polityki muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami unijnymi w dziedzinie środowiska i ochrony klimatu.
7. Państwa członkowskie notyfikują krajowe ramy polityki Komisji do dnia 18 listopada 2016 r.
8. W oparciu o krajowe ramy polityki Komisja publikuje i regularnie aktualizuje informacje na temat krajowych celów ogólnych i szczegółowych przedstawionych przez każde państwo członkowskie w odniesieniu do:
- liczby publicznie dostępnych punktów ładowania,
  - punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych,
  - publicznie dostępnych punktów tankowania LNG dla pojazdów silnikowych,
  - publicznie dostępnych punktów tankowania CNG dla pojazdów silnikowych.
- W odpowiednich przypadkach publikowane są również informacje dotyczące:
- publicznie dostępnych punktów tankowania wodoru,
  - infrastruktury do zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych,
  - infrastruktury do zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju.
9. Komisja wspomaga państwa członkowskie w zakresie sprawozdawczości dotyczącej krajowych ram polityki za pomocą wytycznych, o których mowa w art. 10 ust. 4, ocenia spójność krajowych ram polityki na szczeblu Unii, a także wspomaga państwa członkowskie w działaniach w ramach współpracy przewidzianej w ust. 4 niniejszego artykułu.

## Artykuł 4

**Dostarczanie energii elektrycznej na potrzeby transportu**

1. Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2020 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów elektrycznych przynajmniej w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych oraz, w odpowiednich przypadkach, w sieciach określonych przez państwa członkowskie. Liczba takich punktów ładowania zostaje ustalona przy uwzględnieniu m.in. szacunkowej liczby pojazdów elektrycznych, które będą zarejestrowane do końca 2020 r., wskazanej w ich krajowych ramach polityki oraz na podstawie najlepszych praktyk i zaleceń wydawanych przez Komisję. W odpowiednich przypadkach uwzględnia się szczególne potrzeby związane z instalacją publicznie dostępnych punktów ładowania przy punktach transportu publicznego.
  2. Komisja ocenia stosowanie wymogów zawartych w ust. 1 i, w odpowiednich przypadkach, przedstawia wniosek w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy, z uwzględnieniem rozwoju rynku pojazdów elektrycznych, aby zapewnić utworzenie do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym państwie członkowskim dodatkowej liczby publicznie dostępnych punktów ładowania, przynajmniej w sieci bazowej TEN-T, w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych.
  3. Państwa członkowskie w swoich krajowych ramach polityki podejmują również działania wspierające i ułatwiające rozwój niedostępnych publicznie punktów ładowania.
  4. Państwa członkowskie zapewniają, by punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów elektrycznych, z wyłączeniem urządzeń bezprzewodowych lub indukcyjnych, oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r., były zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.1 i ze szczególnymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa obowiązującymi na szczeblu krajowym.
- Państwa członkowskie zapewniają, by punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla pojazdów elektrycznych, z wyłączeniem urządzeń bezprzewodowych lub indukcyjnych, oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r., były zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.2.
5. Państwa członkowskie zapewniają rozważenie w swoich krajowych ramach polityki potrzeby zasilania energią elektryczną z ładu statków żeglugi śródlądowej i statków morskich w portach morskich i śródlądowych. Zasilanie energią elektryczną z ładu zostaje priorytetowo zainstalowane w portach sieci bazowej TEN-T i w innych portach w terminie do dnia 31 grudnia 2025 r., chyba że nie będzie zapotrzebowania, a koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.
  6. Państwa członkowskie zapewniają, by instalacje zasilania energią elektryczną z ładu dla transportu morskiego oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 1.7.
  7. Ładowanie pojazdów elektrycznych w publicznie dostępnych punktach ładowania odbywa się z wykorzystaniem — jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalne ekonomicznie — inteligentnych systemów pomiarowych zdefiniowanych w art. 2 pkt 28 dyrektywy 2012/27/UE i spełnia wymogi określone w art. 9 ust. 2 tej dyrektywy.
  8. Państwa członkowskie zapewniają, by operatorzy publicznie dostępnych punktów ładowania mieli swobodę kupowania energii elektrycznej od dowolnego dostawcy energii elektrycznej w Unii, z uwzględnieniem umów z dostawcą. Operatorzy punktów ładowania mogą świadczyć konsumentom usługi w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych na podstawie umów, w tym w imieniu i na rzecz innych usługodawców.
  9. Wszystkie publicznie dostępne punkty ładowania umożliwiają również użytkownikom pojazdów elektrycznych doraźne ładowanie bez zawierania umowy z danym dostawcą energii elektrycznej lub operatorem.
  10. Państwa członkowskie zapewniają, by ceny stosowane przez operatorów publicznie dostępnych punktów ładowania były rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.
  11. Państwa członkowskie zapewniają, by operatorzy systemów dystrybucyjnych współpracowali na niedyskryminacyjnych warunkach z każdą osobą, która zakłada lub prowadzi publicznie dostępne punkty ładowania.
  12. Państwa członkowskie zapewniają, by ramy prawne umożliwiały zawieranie umów na dostawę energii elektrycznej w punkcie ładowania z dostawcą innym niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt ładowania.

13. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 1025/2012 Unia dąży do opracowania przez właściwe organizacje normalizacyjne norm europejskich zawierających szczegółowe specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania bezprzewodowego i wymiany akumulatorów pojazdów silnikowych oraz punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L i autobusów elektrycznych.

14. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu:

- a) uzupełnienia niniejszego artykułu i załącznika II pkt 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 i 1.8, tak aby wprowadzić wymóg zgodności infrastruktury, która ma zostać oddana do użytku lub odnowiona, ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normach europejskich, które mają zostać opracowane zgodnie z ust. 13 niniejszego artykułu, w przypadku gdy odnośne europejskie organizacje normalizacyjne zaleciły tylko jedno rozwiązanie techniczne o specyfikacjach technicznych opisanych w odpowiedniej normie europejskiej;
- b) aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w załączniku II pkt 1, w przypadku gdy normy te są zastępowane nowymi ich wersjami przyjętymi przez odpowiednie organizacje normalizacyjne.

Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

Te akty delegowane przewidują okresy przejściowe wynoszące co najmniej 24 miesiące, zanim zawarte w nich specyfikacje techniczne lub ich zmienione wersje staną się wiążące dla infrastruktury, która ma być oddawana do użytku lub odnawiana.

#### Artykuł 5

### Dostarczanie wodoru na potrzeby transportu drogowego

1. Państwa członkowskie, które postanowią przewidzieć w swoich krajowych ramach polityk publicznie dostępne punkty tankowania wodoru, zapewniają dostępność do dnia 31 grudnia 2025 r. odpowiedniej liczby takich punktów, aby zapewnić poruszanie się pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, w tym pojazdów napędzanych ogniwami paliwowymi, w obrębie sieci określonych przez te państwa członkowskie, obejmujących, w odpowiednich przypadkach, połączenia transgraniczne.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by publicznie dostępne punkty tankowania wodoru oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 2.
3. Komisji jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w załączniku II pkt 2, w przypadku gdy normy te są zastępowane ich nowymi wersjami przyjętymi przez odnośne organizacje normalizacyjne.

Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

Te akty delegowane przewidują okresy przejściowe wynoszące co najmniej 24 miesiące, zanim zawarte w nich specyfikacje techniczne lub ich zmienione wersje staną się wiążące dla infrastruktury, która ma być oddawana do użytku lub odnawiana.

#### Artykuł 6

### Dostarczanie gazu ziemnego na potrzeby transportu

1. Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2025 r. w portach morskich utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając poruszanie się jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich napędzanych LNG 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. Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2030 r. w portach śródlądowych utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając poruszanie się jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich napędzanych LNG po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

3. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie i śródlądowe, które będą oferowały dostęp do punktów tankowania LNG, o których mowa w ust. 1 i 2, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych.
4. Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2025 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania LNG, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić pojazdom ciężarowym napędzanym LNG możliwość poruszania się po całej Unii, gdziekolwiek istnieje zapotrzebowanie, chyba że koszty będą nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.
5. Komisja oceni stosowanie wymogów zawartych w ust. 4 i, w odpowiednich przypadkach, przedstawi do dnia 31 grudnia 2027 r. wniosek w sprawie zmiany niniejszej dyrektywy, z uwzględnieniem rynku pojazdów ciężarowych napędzanych LNG, aby zapewnić w każdym państwie członkowskim utworzenie odpowiedniej liczby publicznie dostępnych punktów tankowania LNG.
6. Państwa członkowskie zapewniają na swoim terytorium dostępność odpowiedniego systemu dystrybucji LNG, w tym obiektów załadunkowych dla cystern transportujących LNG, w celu dostaw dla punktów tankowania paliwa, o których mowa w ust. 1, 2 i 4. W drodze odstępstwa sąsiadujące państwa członkowskie, w ramach ich krajowych ram polityki, mogą łączyć zasoby, by wypełnić niniejszy wymóg. Porozumienia w sprawie łączenia zasobów podlegają obowiązkowi sprawozdawczym państw członkowskich wynikającym z niniejszej dyrektywy.
7. Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2020 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania CNG, aby zapewnić — zgodnie z art. 3 ust. 1 tiret szóste — możliwość poruszania się pojazdów silnikowych napędzanych CNG w aglomeracjach miejskich/podmiejskich i innych obszarach gęsto zaludnionych oraz, w odpowiednich przypadkach, w sieciach określonych przez państwa członkowskie.
8. Państwa członkowskie zapewniają za pomocą swoich krajowych ram polityki, by do dnia 31 grudnia 2025 r. utworzono odpowiednią liczbę publicznie dostępnych punktów tankowania CNG, przynajmniej w istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby zapewnić możliwość poruszania się pojazdów silnikowych napędzanych CNG po całej Unii.
9. Państwa członkowskie zapewniają, by punkty tankowania CNG przeznaczone dla pojazdów silnikowych oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. były zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 3.4.
10. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 1025/2012 Unia dąży do opracowania przez właściwe europejskie lub międzynarodowe organizacje normalizacyjne norm, wraz ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi, dotyczących:
  - a) punktów tankowania LNG dla transportu morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi;
  - b) punktów tankowania LNG i CNG dla pojazdów silnikowych.
11. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu:
  - a) uzupełnienia niniejszego artykułu i załącznika II pkt 3.1, 3.2 i 3.4, tak aby wprowadzić wymóg zgodności infrastruktury, która ma zostać oddana do użytku lub odnowiona, ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normach, które mają zostać opracowane zgodnie z ust. 10 lit. a) i b) niniejszego artykułu, w przypadku gdy odnośne europejskie organizacje normalizacyjne zaleciły tylko jedno rozwiązanie techniczne o specyfikacjach technicznych opisanych w odpowiedniej normie europejskiej, w stosownych przypadkach, zgodnej z odpowiednimi normami międzynarodowymi;
  - b) aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych, które są lub mają zostać określone, w załączniku II pkt 3, w przypadku gdy normy te są zastępowane nowymi ich wersjami przyjętymi przez odpowiednie europejskie lub międzynarodowe organizacje normalizacyjne.

Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami z państw członkowskich.

Te akty delegowane przewidują okresy przejściowe wynoszące co najmniej 24 miesiące, zanim zawarte w nich specyfikacje techniczne lub ich zmienione wersje staną się wiążące dla infrastruktury, która ma być oddawana do użytku lub odnawiana.

12. W przypadku braku normy zawierającej szczegółowe specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania LNG dla transportu morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi, o których mowa w ust. 10 lit. a), w szczególności w przypadku braku specyfikacji dotyczących bunkrowania LNG, Komisja, biorąc pod uwagę bieżące prace IMO, CCNR, Komisji Dunaju i innych odnośnych forów międzynarodowych, jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 8, aby określić:

- wymogi dotyczące urządzeń służących do transferu bunkrowego LNG w transporcie morskim i transporcie śródlądowymi drogami wodnymi,
- wymogi dotyczące aspektów bezpieczeństwa magazynowania na brzegu i procedury bunkrowania LNG w transporcie morskim i transporcie śródlądowymi drogami wodnymi.

Szczególnie ważne jest, by przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i prowadziła konsultacje z odnośnymi grupami ekspertów w dziedzinie transportu morskiego i transportu śródlądowymi drogami wodnymi, w tym ekspertów z organów krajowych odpowiedzialnych za transport morski i transport śródlądowymi drogami wodnymi.

## Artykuł 7

### Informacje dla użytkowników

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2009/30/WE państwa członkowskie zapewniają udostępnienie właściwych, spójnych i jasnych informacji dotyczących pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. Informacje takie muszą być dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium. Niniejszy wymóg ma zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych i ich instrukcji obsługi w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostały wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.

2. Dostarczanie informacji, o których mowa w ust. 1, oparte jest na przepisach dotyczących etykietowania w odniesieniu do zgodności paliw z normami europejskich organizacji normalizacyjnych określającymi specyfikacje techniczne paliw. W przypadku gdy te normy przewidują informacje w formie graficznej, w tym kody barwne, taka forma graficzna musi być prosta i łatwa do zrozumienia i jest umieszczana w sposób wyraźnie widoczny:

- a) na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we wszystkich punktach tankowania paliwa, od dnia, w którym paliwa zostaną wprowadzone na rynek;
- b) na wszystkich korkach wlewu paliwa pojazdów silnikowych, dla których zaleca się to paliwo i które mogą używać tego paliwa, lub w bezpośrednim pobliżu tych korków, a także w instrukcji użytkowania pojazdów silnikowych, w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostają wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.

3. W odpowiednich przypadkach, w szczególności w przypadku gazu ziemnego i wodoru, przy cenach paliw podawanych na stacji paliw do celów informacyjnych podaje się porównanie odnośnych cen jednostkowych. Przedstawianie tych informacji nie może wprowadzać użytkownika w błąd ani być mylące.

Aby zwiększać świadomość konsumentów i zapewnić przejrzystość cen paliw konsekwentnie w całej Unii, Komisja jest uprawniona do przyjmowania, w drodze aktów wykonawczych, wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych.

4. Jeżeli normy europejskich organizacji normalizacyjnych określające specyfikacje techniczne paliwa nie zawierają przepisów w sprawie etykietowania do celów zgodności z danymi normami, jeżeli przepisy w sprawie etykietowania nie dotyczą informacji w formie graficznej, w tym kodów barwnych, lub jeżeli przepisy w sprawie etykietowania nie są odpowiednie do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, Komisja może — do celów jednolitego wykonywania ust. 1 i 2 — upoważnić europejskie organizacje normalizacyjne do opracowania specyfikacji etykietowania zgodności lub przyjęć akty wykonawcze określające formę graficzną, w tym kody barwne, dotyczące zgodności w odniesieniu do paliw, które wprowadzono na rynek Unii i które osiągnęły udział w wysokości 1 % w łącznym wolumenie sprzedaży, w ocenie Komisji, w więcej niż jednym państwie członkowskim.

5. Jeżeli dokonuje się aktualizacji przepisów w sprawie etykietowania zawartych w odpowiednich normach europejskich organizacji normalizacyjnych, jeżeli przyjmuje się akty wykonawcze odnoszące się do tego etykietowania lub, w razie konieczności, jeżeli opracowuje się nowe normy europejskich organizacji normalizacyjnych dla paliw alternatywnych, odnośne wymogi dotyczące etykietowania mają zastosowanie do wszystkich punktów tankowania paliwa i punktów ładowania oraz do wszystkich pojazdów silnikowych zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich 24 miesiące po ich zaktualizowaniu lub przyjęciu.

6. Akty wykonawcze, o których mowa w niniejszym artykule, przyjmowane są zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9 ust. 2.

7. Państwa członkowskie zapewniają, by — w miarę dostępności — do danych dotyczących położenia geograficznego publicznie dostępnych punktów ładowania i punktów tankowania paliwa dla paliw alternatywnych objętych niniejszą dyrektywą wszyscy użytkownicy mieli otwarty i niedyskryminacyjny dostęp. W odniesieniu do punktów ładowania, w miarę dostępności, dane mogą obejmować informacje o ich dyspozycyjności w czasie rzeczywistym, a także informacje dotyczące ładowania, w czasie rzeczywistym i historyczne.

#### Artykuł 8

### 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. 4, 5 i 6, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 17 listopada 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. 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 zakończeniem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4, 5 i 6, 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 od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4, 5 i 6 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 9

### Procedura komitetu

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

#### Artykuł 10

### Sprawozdawczość i przegląd

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji sprawozdanie z wykonywania swoich krajowych ram polityki do dnia 18 listopada 2019 r., a po tym terminie co trzy lata. Sprawozdania te obejmują informacje wymienione w załączniku I i, w odpowiednich przypadkach, zawierają właściwe uzasadnienie stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 3 ust. 1.



2. Do dnia 18 listopada 2017 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny krajowych ram polityki i ich spójności na szczeblu Unii, w tym ocenę stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 3 ust. 1.

3. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy co trzy lata, począwszy od dnia 18 listopada 2020 r.

Sprawozdanie Komisji zawiera następujące elementy:

- ocenę działań podjętych przez państwa członkowskie,
- ocenę wpływu niniejszej dyrektywy na rozwój rynku w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych oraz jej wpływu na rynek paliw alternatywnych dla transportu, a także jej oddziaływania na gospodarkę i środowisko,
- informacje o postępie technicznym i rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i właściwej infrastruktury objętej niniejszą dyrektywą oraz wszelkich innych paliw alternatywnych.

Komisja może przedstawić przykłady najlepszych praktyk i odpowiednie zalecenia.

Sprawozdanie Komisji zawiera również ocenę wymogów i terminów określonych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do rozbudowy infrastruktury oraz wdrożenia specyfikacji, uwzględniając rozwój techniczny, gospodarczy i rynkowy danych paliw alternatywnych, wraz, w stosownym przypadku, z wnioskiem ustawodawczym.

4. Komisja przyjmuje wytyczne dotyczące zgłaszania przez państwa członkowskie elementów wymienionych w załączniku I.

5. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja dokona przeglądu wykonywania niniejszej dyrektywy i w odpowiednich przypadkach przedstawi wniosek w sprawie jej zmian poprzez określenie nowych wspólnych specyfikacji technicznych dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych wchodzącej w zakres stosowania niniejszej dyrektywy.

6. Do dnia 31 grudnia 2018 r. Komisja — jeżeli uzna to za stosowne — przyjmuje plan działania dotyczący realizacji strategii określonej w komunikacie zatytułowanym „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych” w celu doprowadzenia do jak najpowszechniejszego stosowania paliw alternatywnych w transporcie, przy jednoczesnym zapewnieniu neutralności technologicznej, i w celu promowania zrównoważonej mobilności elektrycznej w całej Unii. W tym celu Komisja może wziąć pod uwagę potrzeby i rozwój poszczególnych rynków w państwach członkowskich.

#### Artykuł 11

### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 18 listopada 2016 r. Państwa członkowskie niezwłocznie informują o nich Komisję.

2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 12

### Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 13***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 22 października 2014 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

M. SCHULZ

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

B. DELLA VEDOVA

*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK I

## SPRAWOZDANIE

Sprawozdanie zawiera opis podjętych przez państwo członkowskie środków wspierających rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych. Sprawozdanie to zawiera przynajmniej następujące elementy:

**1. 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.

**2. Środki z zakresu polityki wspierające realizację krajowych ram polityki**

Informacje na temat tych środków obejmują następujące elementy:

- 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,
- rozważenie potrzeby punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych w sieci bazowej TEN-T,
- procedury i przepisy techniczne i administracyjne w odniesieniu do zezwoleń na dostawę paliw alternatywnych, mające na celu ułatwienie procesu udzielania zezwoleń.

**3. Wsparcie dla rozwoju i produkcji**

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 i rodzaje transportu.

Rozważenie wszelkich konkretnych potrzeb w początkowej fazie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

**4. Badania naukowe, rozwój technologiczny i demonstracje**

Roczny budżet publiczny przeznaczony na wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i demonstracji związanych z paliwami alternatywnymi, w podziale na poszczególne paliwa i rodzaje transportu.

**5. Cele ogólne i szczegółowe**

- oszacowanie liczby pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 i 2030,
- wskaźnik osiągnięcia krajowych celów szczegółowych w dziedzinie rozwoju paliw alternatywnych w różnych rodzajach transportu (drogowym, kolejowym, wodnym i lotniczym),
- wskaźnik osiągnięcia krajowych celów ogólnych, rok po roku, w dziedzinie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych dla poszczególnych rodzajów transportu,
- informacje na temat metodyki stosowanej do określania sprawności ładowania punktów ładowania o dużej mocy.

**6. Rozwój sytuacji w dziedzinie infrastruktury paliw alternatywnych**

Zmiany podaży (zwiększona przepustowość infrastruktury) i popytu (przepustowość rzeczywiście wykorzystana).

---

## ZAŁĄCZNIK II

## SPECYFIKACJE TECHNICZNE

**1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania****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 EN62196-2. Zachowując zgodność z typem 2, można te gniazda wyjściowe wyposażać w takie elementy jak pokrywy mechaniczne.

**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 EN621962-2.

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 EN62196-3.

**1.3. Punkty ładowania bezprzewodowego przeznaczone dla pojazdów silnikowych****1.4. Wymiana akumulatorów w pojazdach silnikowych****1.5. Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów silnikowych kategorii L****1.6. Punkty ładowania przeznaczone dla autobusów elektrycznych****1.7. Zasilanie statków morskich energią elektryczną z lądu**

Zasilanie statków morskich energią elektryczną z lądu, w tym projekt, instalacja i próby systemów, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi normy IEC/ISO/IEEE 80005-1.

**1.8. Zasilanie jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu****2. Specyfikacje techniczne dla punktów tankowania wodoru przeznaczonych dla pojazdów silnikowych**

2.1. Punkty tankowania wodoru na wolnym powietrzu, w których wydawany jest wodór w stanie gazowym jako paliwo stosowane w pojazdach silnikowych, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi specyfikacji ISO/TS 20100 dotyczącej tankowania wodoru w stanie gazowym.

2.2. Czystość wodoru wydawanego przez punkty tankowania wodoru musi być zgodna ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normie ISO 14687-2.

2.3. W punktach tankowania wodoru muszą być stosowane algorytmy i sprzęt zgodne ze specyfikacją ISO/TS 20100 dotyczącą tankowania wodoru w stanie gazowym.

2.4. Złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania wodoru w stanie gazowym muszą być zgodne z normą ISO 17268 dotyczącą urządzeń podłączających służących do tankowania wodoru w stanie gazowym w pojazdach silnikowych.

**3. Specyfikacje techniczne dla punktów tankowania gazu ziemnego**

3.1. Specyfikacje techniczne dla punktów tankowania LNG przeznaczonych dla jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich

3.2. Specyfikacje techniczne dla punktów tankowania LNG przeznaczonych dla pojazdów silnikowych

3.3. Specyfikacje techniczne złączy/pojemników CNG

Złącza/pojemniki CNG muszą być zgodne z regulaminem EKG ONZ nr 110 (który odnosi się do normy ISO 14469, część I i II).

3.4. Specyfikacje techniczne dla punktów tankowania CNG przeznaczonych dla pojazdów silnikowych

---