



Bruksela, dnia 24.1.2013  
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 5 final}  
{SWD(2013) 6 final}

## **UZASADNIENIE**

### **1. KONTEKST I CELE WNIOSKU**

Celem strategii „Europa 2020”<sup>1</sup> na rzecz zatrudnienia i inteligentnego, trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu zawartym w inicjatywach „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” i „Unia innowacji” jest pokonywanie takich wyzwań społecznych jak zmiana klimatu oraz niedobór energii i zasobów, a także wzmocnienie konkurencyjności i dążenie do bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywniejsze wykorzystywanie zasobów i energii. Zgodnie z tą strategią w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>2</sup> wezwano do przełamania zależności transportu od ropy naftowej i ustanowiono cel polegający na zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych przez sektor transportu o 60 % do 2050 r. W księdze tej zapowiada się, że Komisja opracuje zrównoważoną strategię w zakresie paliw alternatywnych obejmującą również stosowną infrastrukturę (inicjatywa 24) oraz wyda wytyczne i normy dotyczące infrastruktury uzupełniania paliwa (inicjatywa 26).

W komunikacie Komisji dotyczącym europejskiej strategii w zakresie paliw alternatywnych<sup>3</sup> ocenia się główne warianty odnoszące się do paliw alternatywnych, służące celowi zastąpienia ropy naftowej i jednoczesnego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu oraz przedstawia się wyczerpujący wykaz środków służących wspieraniu rozwoju rynku paliw alternatywnych w Europie, uzupełniających inne obszary polityki mające na celu ograniczenie zużycia ropy naftowej i emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu.

Głównymi alternatywnymi rodzajami paliw są energia elektryczna, wodór, biopaliwa, gaz ziemny (w postaci sprężonego gazu ziemnego – CNG, skroplonego gazu ziemnego – LNG lub upłynnionego gazu – GTL) oraz skroplony gaz ropopochodny (LPG).

Za główną przeszkodę dla wprowadzenia na rynek paliw alternatywnych i dla ich akceptacji przez konsumentów uznaje się brak infrastruktury paliw alternatywnych oraz brak wspólnych specyfikacji technicznych dla złącza pojazd-infrastruktura.

Niniejszy wniosek dotyczący dyrektywy ma na celu zapewnienie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych oraz wdrożenie w Unii wspólnych specyfikacji technicznych dla takiej infrastruktury. Jego celem jest ułatwienie działania sił rynkowych oraz przyczynienie się za pomocą tej inicjatywy do wzrostu gospodarczego w Europie.

### **2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW**

Komisja przeprowadziła szeroko zakrojone prace przygotowawcze i konsultacje z przedsiębiorstwami i ze społeczeństwem obywatelskim poprzez europejską grupę ekspertów ds. przyszłych paliw transportowych w latach 2010–2011 i konsultacje ukierunkowane w okresie od listopada do grudnia 2011 r., konsultacje z ekspertami z państw członkowskich w ramach wspólnej grupy ekspertów ds. transportu i

---

<sup>1</sup> COM(2010) 2020 final.

<sup>2</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>3</sup> COM(2013) 17.

środowiska w 2011 r., z ekspertami ds. motoryzacji z państw członkowskich, z przedsiębiorstwami i społeczeństwem obywatelskim w ramach grupy wysokiego szczebla CARS 21 w latach 2010–2012 oraz z opinią publiczną w ramach internetowej konsultacji społecznej przeprowadzonej w okresie od sierpnia do października 2011 r. oraz w ramach konferencji dotyczącej przyszłych paliw transportowych, która odbyła się w trakcie Europejskiego Tygodnia Energii Zrównoważonej (2011).

Na stronie internetowej Komisji opublikowano sprawozdania przygotowane przez wspomniane dwie grupy ekspertów i grupę wysokiego szczebla CARS 21, podsumowanie z konferencji publicznej i podsumowanie odpowiedzi otrzymanych w ramach konsultacji społecznej i ukierunkowanych konsultacji z zainteresowanymi stronami<sup>4</sup>.

Przeprowadzono różnorakie badania. W ramach badania dotyczącego systemów ekologicznego transportu (ang. „Study on Clean Transport Systems”) przeanalizowano możliwość przyczynienia się paliw alternatywnych do osiągnięcia zawartego w białej księdze w dziedzinie transportu celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o 60 %. W ramach badania CTS dotyczącego realizacji strategii w zakresie paliw alternatywnych oceniono różne warianty rozwoju ogólnounijnej infrastruktury paliw alternatywnych<sup>5</sup>. W badaniu zatytułowanym „Emisje gazów cieplarnianych pochodzące z transportu – drogi do 2050 r.”<sup>6</sup> zajęto się konkretnie kwestiami obniżenia emisyjności mającymi znaczenie dla tej inicjatywy. Wyniki tego badania podkreślają kluczową rolę, jaką – obok paliw alternatywnych – ma do odegrania dalsza poprawa efektywności technicznej pojazdów w celu zapewnienia opłacalności ogólnego pakietu dotyczącego tego obszaru polityki.

W ocenie skutków przedstawionej wraz z niniejszym wnioskiem analizuje się sytuację infrastruktury w zakresie głównych wariantów paliw alternatywnych. Oceniono w niej różne warianty polityki dotyczące koniecznej rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych oraz wdrożenia wspólnych specyfikacji technicznych.

### 3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczący dyrektywy określa wymogi odnoszące się do tworzenia ram polityki krajowej w zakresie rozwoju rynku paliw alternatywnych oraz odnoszące się do minimalnego stopnia rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym wdrożenia wspólnych specyfikacji technicznych.

W odniesieniu do energii elektrycznej, wodoru i gazu ziemnego (CNG i LNG) proponuje się obowiązkowe minimalne pokrycie infrastrukturą, co ma kluczowe znaczenie dla zaakceptowania tych paliw alternatywnych przez konsumentów

---

<sup>4</sup> <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>;  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg\\_cts\\_report\\_201105.pdf](http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf);  
[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf);  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011\\_04\\_13\\_future\\_transport\\_fuels\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm);  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>;  
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>.

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm).

<sup>6</sup> [www.eutransportghg2050.eu](http://www.eutransportghg2050.eu)

(dyfuzji rynkowej) oraz dla dalszego rozwoju i rozpowszechniania technologii przez przedsiębiorstwa.

W ramach niniejszego wniosku wymaga się, by każde państwo członkowskie utworzyło minimalną liczbę punktów ładowania pojazdów elektrycznych i publicznie udostępniło 10 % tych punktów. W oparciu o krajowe cele dotyczące pojazdów elektrycznych, które zostały już ustalone w wielu państwach członkowskich, w niniejszym wniosku określa się minimalną liczbę takich punktów dla każdego państwa członkowskiego oraz ekstrapolację do łącznej liczby spodziewanej dla całej Unii. W państwach członkowskich o wyższym stopniu urbanizacji można się spodziewać większej liczby pojazdów elektrycznych, jako że pojazdy takie – ze względu na ograniczenia w zasięgu i znaczny, korzystny wpływ na redukcję emisji zanieczyszczeń i hałasu – stosowane będą przeważnie w aglomeracjach miejskich. Pojazdy elektryczne wymagają ponadto przynajmniej dwóch punktów z możliwością pełnego ładowania na każdy pojazd oraz szeregu ogólnie dostępnych punktów ładowania w celu sporadycznego doładowania, co ma na celu przewyciężenie obaw związanych z zasięgiem tych pojazdów.

Konieczne jest wdrożenie wspólnych specyfikacji technicznych dla interfejsów między punktami ładowania a pojazdami oraz dla nabrzeżnej instalacji elektrycznej przeznaczonej do zasilania statków wodnych.

Należy uzupełnić istniejące punkty uzupełniania wodoru, które dotychczas budowano w ramach projektów demonstracyjnych dotyczących pojazdów napędzanych wodorem, tak by umożliwić ruch pojazdów napędzanych wodorem po całym terytorium danego państwa. Umożliwiłoby to ruch pojazdów napędzanych wodorem po całej Unii. Mogłoby to stanowić podstawę dla późniejszej rozbudowy sieci ogólnoeuropejskiej. Konieczne jest wdrożenie wspólnych specyfikacji technicznych dla punktów uzupełniania wodoru.

Punkty uzupełniania LNG należy zbudować we wszystkich portach morskich i śródlądowych, oraz – z zachowaniem maksymalnych odstępów – wzdłuż autostrad, należących do transeuropejskiej transportowej sieci bazowej (TEN-T). Konieczne jest wdrożenie wspólnych specyfikacji technicznych dla punktów uzupełniania LNG, a także dla punktów uzupełniania CNG dla pojazdów silnikowych.

Należy tak rozbudować sieć punktów uzupełniania CNG, by umożliwić ruch pojazdów napędzanych CNG na całym terytorium Unii.

Celem poinformowania konsumentów konieczne jest umieszczenie na pompach we wszystkich punktach uzupełniania paliwa, w instrukcjach używania pojazdu oraz na samych pojazdach jasnych i prostych informacji dotyczących kompatybilności paliw i pojazdów występujących na rynku.

Powinna istnieć możliwość zmiany – w drodze aktów delegowanych – zestawu paliw alternatywnych, pokrycia infrastrukturą i możliwość przyjęcia specyfikacji technicznych odnoszących się do paliw i związanej z nimi infrastruktury.

Powinna istnieć możliwość określenia – w drodze aktów wykonawczych – środków informacji dla konsumentów dotyczących paliw i ich kompatybilności z pojazdami.

Wszystkie istotne elementy wymagane do transpozycji niniejszej dyrektywy objęte są artykułami, załącznikami i motywami zawartymi w niniejszym wniosku. Dokumenty wyjaśniające nie są zatem konieczne.

### **3.1. Podstawa prawna – forma aktu prawnego**

Celem niniejszego wniosku dotyczącego dyrektywy jest przyczynienie się do osiągnięcia długoterminowego zrównoważenia transportu poprzez wsparcie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych. Podstawą niniejszego działania jest art. 91 lit. d) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Wyrażone liczbowo zobowiązania określone w niniejszym wniosku zapewniają przedsiębiorstwom i konsumentom przewidywalne ramy. Państwa członkowskie są zobowiązane do ustanowienia ram polityki krajowej o minimalnym zestawie elementów określonym niniejszym wnioskiem. W gestii państw członkowskich pozostaje jednak wybór metod transpozycji służących osiągnięciu wyznaczonych celów. Elastyczność w transponowaniu dyrektywy daje państwom członkowskim możliwość stosowania przy osiąganiu celów określonych dyrektywą instrumentów, które uznają one za najbardziej racjonalne pod względem kosztów.

### **3.2 Treść wniosku**

W artykule 1 określa się zakres dyrektywy i ustanawia wymóg wdrożenia wspólnych specyfikacji technicznych oraz rozbudowy minimalnej infrastruktury dla energii elektrycznej, gazu ziemnego (LNG i CNG) oraz wodoru jako paliw alternatywnych dla transportu.

W artykule 2 zawarte są definicje pojęć na potrzeby niniejszej dyrektywy.

W artykule 3 zobowiązuje się państwa członkowskie do utworzenia ram polityki krajowej dotyczących rozwoju rynku paliw alternatywnych i ich infrastruktury. Artykuł ten zawiera ponadto przepisy dotyczące współpracy między państwami członkowskimi oraz obowiązku składania sprawozdań do Komisji oraz dotyczące późniejszej oceny tych ram polityki krajowej przez Komisję.

W artykule 4 ustanawiane są wymogi dotyczące minimalnej liczby punktów ładowania pojazdów elektrycznych z rozdziałem na poszczególne państwa członkowskie oraz dotyczące wspólnych specyfikacji technicznych, z którymi infrastruktura powinna być zgodna.

W artykule 5 ustanawia się wymóg, by na terytorium państw członkowskich, w których istnieją już punkty uzupełniania wodoru, dostępna była wystarczająca liczba punktów uzupełniania wodoru, umożliwiająca ruch pojazdów napędzanych wodorem na całym obszarze danego państwa członkowskiego. W artykule tym określa się również wspólne specyfikacje techniczne, z którymi infrastruktura powinna być zgodna.

W artykule 6 zawarty jest wymóg, by wszystkie porty morskie i śródlądowe oraz drogi sieci bazowej TEN-T wyposażone były w punkty uzupełniania LNG. W artykule tym określa się również wspólne specyfikacje techniczne, z którymi infrastruktura powinna być zgodna. Zawiera on ponadto wymóg ustanowienia w określonych maksymalnych odstępach odpowiedniej liczby punktów uzupełniania CNG, by umożliwić ruch pojazdów napędzanych CNG w całej Unii. W artykule tym określa się również wspólne specyfikacje techniczne, z którymi punkty uzupełniania CNG powinny być zgodne.

W artykule 7 definiowane są wspólne elementy informacji dla konsumentów dotyczących paliw i kompatybilności z pojazdami, które powinny być udostępnione na pompach w punktach uzupełniania paliwa, w instrukcjach używania pojazdów i na samych pojazdach.

W artykule 8 określa się procedurę dotyczącą aktów delegowanych.

W artykule 9 określa się procedurę komitetową dotyczącą aktów wykonawczych.

W artykule 10 określa się harmonogram i zawartość sprawozdań przedstawianych przez państwa członkowskie i Komisję.

W artykule 11 określa się termin transpozycji niniejszej dyrektywy oraz procedurę zgłaszania krajowych środków transpozycji.

W artykule 12 określa się datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

W załączniku I określa się minimalną liczbę elementów, które zawierać powinny ramy polityki krajowej.

W załączniku II ustala się dla każdego państwa członkowskiego minimalną liczbę punktów ładowania pojazdów elektrycznych, które należy utworzyć.

W załączniku III określa się specyfikacje techniczne dla punktów ładowania pojazdów elektrycznych, nabrzeżnej instalacji elektrycznej przeznaczonej do zasilania statków, punktów uzupełniania wodoru, punktów uzupełniania gazu ziemnego (LNG i CNG) oraz normy dotyczące paliw, które należy stosować w przypadku obowiązkowo podawanych informacji dla konsumenta dotyczących paliw transportowych.

### **Zasada pomocniczości**

Uprawnienie Unii do podejmowania działań w dziedzinie transportu określone jest w tytule VI TFUE traktującym o wspólnej polityce transportowej, w art. 90 i 91.

Inicjatywa Unii w tej dziedzinie jest konieczna, ponieważ państwa członkowskie nie posiadają koniecznych instrumentów prawnych, by osiągnąć ogólnoeuropejską koordynację w zakresie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych i specyfikacji technicznych dotyczących takiej infrastruktury.

Wartość dodana związana z działaniem na poziomie europejskim wynika z transnarodowego charakteru ustalonego problemu, który polega na braku infrastruktury paliw alternatywnych. Producenci pojazdów, statków i wyposażenia muszą produkować na dużą skalę dla jednolitego rynku unijnego. Muszą oni również mieć możliwość oparcia się na stałym rozwoju we wszystkich państwach członkowskich. Ze strony konsumentów i użytkowników w branży transportowej istnieje natomiast oczekiwanie, by pojazdy i statki napędzane paliwami alternatywnymi mogły poruszać się po całej Europie. Działanie europejskie jest w stanie doprowadzić do koniecznej koordynacji na poziomie całego rynku unijnego oraz do wdrożenia wspólnych specyfikacji technicznych w całej UE.

### **Zasada proporcjonalności**

Czyniąc zadość zasadzie proporcjonalności, proponowane działanie dotyczy jedynie z jednej strony paliw alternatywnych w postaci energii elektrycznej, wodoru i gazu ziemnego (LNG i CNG), w stosunku do których wymagana jest interwencja publiczna wynikająca z zaistniałych niedoskonałości rynku, a z drugiej strony dwóch rodzajów transportu (drogowego i wodnego), w których przypadku rozwinięcie minimalnej koniecznej sieci nie jest możliwe bez wsparcia UE. Sektory te reprezentują ponad 80 % wielkości transportu towarowego i pasażerskiego. Wykorzystanie paliw alternatywnych ma w tych sektorach kluczowe znaczenie dla przełamania zależności od ropy naftowej, polepszenia konkurencyjności Europy oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń.

**4. WPLYW NA BUDŻET**

Budżet UE obciąża jedynie ograniczone koszty związane ze śledzeniem wdrażania dyrektywy.

## Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****w sprawie rozmieszczania 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<sup>7</sup>,  
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,  
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>8</sup>,  
uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>9</sup>,  
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,  
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W komunikacie „Europa 2020: Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu”<sup>10</sup> Komisja zmierza do zwiększenia konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywniejsze wykorzystywanie zasobów i energii.
- (2) W białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>11</sup> wzywa się do przełamania zależności transportu od ropy naftowej. W wyniku tego Komisja zobowiązała się opracować strategię dotyczącą zrównoważonych paliw alternatywnych, w tym odpowiedniej infrastruktury. W białej księdze określono także cel polegający na obniżeniu do 2050 r. o 60 % emisji gazów cieplarnianych pochodzącej z transportu.
- (3) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającej i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE<sup>12</sup> ustanawia się jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 10 %.
- (4) Na podstawie konsultacji z zainteresowanymi stronami i ekspertami krajowymi oraz w oparciu o wiedzę fachową<sup>13</sup> stwierdzono, że energia elektryczna, wodór,

<sup>7</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>8</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>9</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>10</sup> COM(2010) 2020.

<sup>11</sup> COM(2011) 144.

<sup>12</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.

<sup>13</sup> COM(2013) 17.

biopaliwa, gaz ziemny oraz skroplony gaz ropopochodny (LPG) są głównymi alternatywnymi paliwami wykazującymi potencjał w zakresie długoterminowego zastępowania ropy naftowej i obniżenia emisyjności.

- (5) W sprawozdaniu grupy wysokiego szczebla CARS 21 z dnia 6 czerwca 2012 r.<sup>14</sup> stwierdza się, 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 Komisji dotyczącym planu działania CARS 2020 na rzecz przemysłu motoryzacyjnego w Europie podjęto główne zalecenia zawarte w sprawozdaniu grupy wysokiego szczebla CARS 21 i przedstawiono oparty na nich plan działania<sup>15</sup>. Niniejsza dyrektywa w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych jest jednym z kluczowych działań zapowiedzianych przez Komisję.
- (6) Należy unikać rozdrobnienia rynku wewnętrznego spowodowanego nieskoordynowanym wprowadzeniem paliw alternatywnych na rynek. Skoordynowane ramy polityki wszystkich państw członkowskich powinny zatem dawać długotrwałe poczucie bezpieczeństwa konieczne przy inwestycjach prywatnych i publicznych w technologie związane z pojazdami i paliwami oraz w rozbudowę infrastruktury. Tak więc wszystkie państwa członkowskie powinny ustanowić ramy polityki krajowej, określając swoje cele ogólne i szczegółowe oraz działania wspierające związane z rozwojem rynku paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury. Państwa członkowskie powinny prowadzić z pozostałymi, graniczącymi z nimi państwami członkowskimi współpracę na szczeblu regionalnym lub makroregionalnym mającą formę konsultacji lub wspólnych ram polityki, zwłaszcza w przypadkach, gdy wymagana jest transgraniczna ciągłość pokrycia infrastrukturą paliw alternatywnych lub budowa nowej infrastruktury w pobliżu granic państwowych. Po przeprowadzeniu okresowej oceny Komisja powinna zapewniać koordynację takich ram polityki krajowej oraz ich spójność na poziomie UE.
- (7) Do objęcia unijnymi i krajowymi środkami wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych powinny się kwalifikować jedynie paliwa uwzględnione w ramach polityki krajowej, co ma na celu skoncentrowanie wsparcia publicznego na skoordynowanym rozwijaniu rynku wewnętrznego w kierunku ogólnounijnej mobilności z wykorzystaniem pojazdów i statków napędzanych paliwami alternatywnymi.
- (8) Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych należy realizować zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w TFUE.
- (9) Biopaliwami są paliwa produkowane z biomasy, jak zdefiniowano w dyrektywie 2009/28/WE<sup>16</sup>. Biopaliwa są obecnie najważniejszym rodzajem paliw alternatywnych i stanowią 4,4 % paliwa wykorzystywanego w transporcie w UE. Mogą one przyczynić się do znacznego ograniczenia ogólnej emisji CO<sub>2</sub>, jeśli są produkowane w sposób zrównoważony i nie powodują pośrednich zmian sposobu użytkowania gruntów. Mogłyby one stanowić źródło czystej energii dla wszystkich rodzajów transportu. Wykorzystanie tych paliw ograniczać mogą jednak kwestie związane z ograniczoną podażą oraz względy zrównoważoności.

---

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf).

<sup>15</sup> COM(2012) 636 final z dnia 8.11.2012 r.

<sup>16</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.

- (10) 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, w szczególności dla energii elektrycznej, wodoru i gazu ziemnego (LNG i CNG).
- (11) Energia elektryczna jest czystym paliwem szczególnie atrakcyjnym w kontekście rozpowszechniania pojazdów elektrycznych i elektrycznych pojazdów dwukołowych w aglomeracjach miejskich, co może przyczynić się do polepszenia jakości powietrza i obniżenia poziomu hałasu. Państwa członkowskie powinny dopilnować, by punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych budowano z zachowaniem odpowiedniego pokrycia infrastrukturą, w liczbie stanowiącej przynajmniej dwukrotność liczby pojazdów, i by 10 % tych punktów było ogólnie dostępnych, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji miejskich. Właściciele prywatnych pojazdów elektrycznych uzależnieni są w dużym stopniu od dostępu do punktów ładowania na parkingach zbiorowych, np. w blokach mieszkalnych, biurach lub przedsiębiorstwach. Organy publiczne powinny, służąc obywatelom pomocą, ustanowić przepisy wykonawcze zapewniające udostępnienie przez wykonawców przedsięwzięcia budowlanego oraz zarządców budynków właściwej infrastruktury z wystarczającą liczbą odpowiednich punktów ładowania pojazdów elektrycznych.
- (12) Przy rozwijaniu infrastruktury dla pojazdów elektrycznych należy uwzględnić interakcję tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz politykę UE w dziedzinie energii elektrycznej. Utworzenie i eksploatacja punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych powinny być dokonywane w warunkach rynku konkurencyjnego ze swobodnym dostępem dla wszystkich stron zainteresowanych tworzeniem lub eksploatacją infrastruktury służącej do ładowania.
- (13) Pojazdy elektryczne mogłyby przyczyniać się do stabilności systemów elektroenergetycznych poprzez ładowanie akumulatorów z sieci w godzinach o niskim ogólnym zapotrzebowaniu na energię elektryczną oraz przesyłanie mocy z akumulatorów z powrotem do sieci w godzinach o wysokim ogólnym zapotrzebowaniu na energię elektryczną. Z tego powodu w punktach ładowania powinno się wykorzystywać inteligentne systemy pomiarowe, a cena energii elektrycznej w punktach ładowania powinna być ustalana rynkowo, tak by dynamiczne ustalanie cen wspierało elastyczne zużycie (i magazynowanie) energii elektrycznej.
- (14) Jeśli chodzi o punkty ładowania pojazdów elektrycznych niedostępne publicznie, państwa członkowskie powinny zapewnić spójność oraz zmierzać do stworzenia maksymalnej synergii z planami dotyczącymi inteligentnych liczników wynikającymi ze zobowiązania zawartego w pkt 2 załącznika I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/72/WE z dnia 13 lipca 2009 r. dotyczącej wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej i uchylającej dyrektywę 2003/54/WE<sup>17</sup>. Ogólnie dostępne punkty ładowania nie są obecnie objęte regulowanymi działaniami operatora systemu dystrybucyjnego, jak określono w rozdziale VI dyrektywy 2009/72/WE.
- (15) W 2010 r. Komisja udzieliła europejskim organizacjom normalizacyjnym zlecenia (M468) wydania nowych norm lub dokonania przeglądu norm istniejących, w celu

<sup>17</sup> Dz.U. L 211 z 14.8.2009, s. 55.

zapewnienia interoperacyjności i łączności między punktem zaopatrzenia w energię elektryczną a ładowarką pojazdów elektrycznych. CEN i CENELEC ustanowiły grupę dyskusyjną, która opublikowała sprawozdanie w październiku 2011 r. Choć sprawozdanie to zawiera szereg zaleceń, nie osiągnięto zgody co do wyboru jednego standardowego interfejsu. Z tego powodu konieczne są dalsze działania z zakresu polityki w celu osiągnięcia rozwiązań niezwiązanych z zastrzeżoną technologią zapewniających interoperacyjność w całej UE.

- (16) Nabrzeżne instalacje elektryczne mogą służyć transportowi morskemu i śródlądowemu jako źródło zasilania czystą energią, zwłaszcza w portach żeglugi morskiej lub śródlądowej o niskiej jakości powietrza i wysokim poziomie hałasu.
- (17) Pojazdy napędzane wodorem, w tym pojazdy dwukołowe napędzane wodorem, cechują się obecnie bardzo niskim współczynnikiem penetracji rynku, a rozbudowa wystarczającej infrastruktury uzupełniania wodoru jest niezbędnym warunkiem umożliwiającym większe rozpowszechnienie takich pojazdów.
- (18) Państwa członkowskie powinny zadbać o zbudowanie dostępnej publicznie infrastruktury dostarczania wodoru dla pojazdów silnikowych, odznaczającej się tym, że odległości między punktami uzupełniania paliwa dla pojazdów silnikowych umożliwiają ruch pojazdów napędzanych wodorem na całym obszarze danego państwa, oraz tym, że określona liczba punktów uzupełniania paliwa znajduje się w aglomeracjach miejskich. Umożliwiłoby to ruch pojazdów napędzanych wodorem po całej Unii.
- (19) W Unii eksploatowanych jest około 3 000 punktów uzupełniania przeznaczonych dla pojazdów napędzanych gazem ziemnym. Nietrudno byłoby wprowadzić dodatkowe punkty uzupełniania paliwa i zaopatrywać je z istniejącej już w Unii, dobrze rozwiniętej i rozbudowanej na całym obszarze sieci dystrybucji gazu ziemnego, o ile jakość gazu będzie wystarczająca do wykorzystania go w obecnych oraz w zaawansowanych technicznie pojazdach napędzanych gazem.
- (20) Państwa członkowskie powinny zadbać o zbudowanie dostępnej publicznie infrastruktury dostarczania sprężonego gazu ziemnego (CNG) w stanie gazowym dla pojazdów silnikowych, odznaczającej się tym, że odległości między punktami uzupełniania paliwa umożliwiają ruch pojazdów napędzanych CNG na całym obszarze Unii, oraz tym, że określona liczba punktów uzupełniania paliwa znajduje się w aglomeracjach miejskich.
- (21) Skroplony gaz ziemny (LNG) stanowi atrakcyjną alternatywę paliwową dla statków w celu spełniania przez nie wymogów zmniejszenia zawartości siarki w paliwach żeglugowych w obszarach kontroli emisji tlenku siarki, co dotyczy połowy statków pływających w ramach europejskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, jak przewidziano w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych<sup>18</sup>. Sieć bazowa punktów uzupełniania LNG dla statków żeglugi morskiej i śródlądowej powinna być dostępna najpóźniej do końca 2020 r. Fakt, że początkowo w centrum zainteresowania jest sieć bazowa, nie powinien wykluczać, że w dłuższej perspektywie LNG zostanie również udostępniony w portach poza siecią bazową, zwłaszcza w tych portach, które są

<sup>18</sup>

Dz.U. L 327 z 27.11.2012.

istotne dla statków niezaangażowanych w działalność transportową (statki rybackie, statki służb przybrzeżnych itp.).

- (22) LNG może również stanowić racjonalną pod względem kosztów technologię dla pojazdów ciężarowych w kontekście spełniania przez nie surowych limitów emisji zanieczyszczeń zawartych w normie Euro VI<sup>19</sup>.
- (23) Sieć bazowa utworzona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej<sup>20</sup> powinna stanowić podstawę dla rozmieszczenia infrastruktury LNG, jako że obejmuje ona główne przepływy ruchu i umożliwia korzyści wynikające z sieci.
- (24) Mając na uwadze rosnącą różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych oraz trwające zwiększanie się mobilności drogowej obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie konsumentom jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących kompatybilności ich pojazdów z różnymi paliwami oferowanymi na unijnym rynku paliw transportowych, nie naruszając przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej 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 uchylającą dyrektywę 93/12/EWG<sup>21</sup>.
- (25) Aby zapewnić dostosowanie przepisów niniejszej dyrektywy do zmian rynku i postępu technologicznego, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zestawu paliw alternatywnych, cech charakterystycznych infrastruktury i odpowiedniego pokrycia infrastrukturą oraz norm dotyczących paliw. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów.
- (26) Specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności punktów ładowania i uzupełniania paliwa powinny być określone w normach europejskich pozostających w pełnej zgodzie z odpowiednimi normami międzynarodowymi. Brak norm europejskich uniemożliwia podawanie szczegółowych odniesień do niektórych koniecznych specyfikacji. Z tego powodu Komisja powinna zwrócić się do europejskich organizacji normalizacyjnych o opublikowanie takich norm europejskich zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniającego dyrektywę 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 uchylającą decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję

---

<sup>19</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 dyrektywę 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1–13).

<sup>20</sup> Dz.U. L xxx.

<sup>21</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 88.

Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE<sup>22</sup>, a normy te powinny być oparte, w stosownych przypadkach, na obecnych normach międzynarodowych lub na bieżących międzynarodowych pracach normalizacyjnych. Jeśli istnieją już normy międzynarodowe, należy wykorzystać specyfikacje techniczne w nich zawarte jako rozwiązanie tymczasowe w oczekiwaniu na przyjęcie norm europejskich. W odniesieniu do norm, które nie zostały jeszcze opublikowane, prace będą oparte na: (i) konfiguracji FF, IEC 62196-3:CDV 2012 w odniesieniu do punktów szybkiego ładowania prądem stałym pojazdów silnikowych, (ii) pracach związanych z ISO TC67/WG10 w odniesieniu do punktów uzupełniania LNG przeznaczonych dla statków wodnych i (iii) pracach związanych z ISO/TC 252 w odniesieniu do punktów uzupełniania CNG i L-CNG przeznaczonych dla pojazdów silnikowych. Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania odniesień do specyfikacji technicznych zawartych w normach europejskich w drodze aktów delegowanych.

- (27) W ramach stosowania dyrektywy Komisja powinna konsultować się z odpowiednimi grupami ekspertów, takimi jak europejska grupa ekspertów ds. przyszłych paliw transportowych, która składa się z ekspertów pochodzących ze środowiska przemysłu i ze społeczeństwa obywatelskiego, a także wspólna grupa ekspertów ds. transportu i środowiska gromadząca ekspertów z państw członkowskich.
- (28) Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (29) 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 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>23</sup>.
- (30) Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej, ponieważ cel polegający na wspieraniu szerokiego rozwoju rynku paliw alternatywnych nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie działające indywidualnie, lecz wymaga działania na poziomie Unii, co ma na celu zapewnienie popytu na masę krytyczną takich pojazdów umożliwiającą racjonalny pod względem kosztów rozwój przemysłu europejskiego i zapewnienie pojazdom napędzanym paliwami alternatywnymi możliwości poruszania się po całej Unii. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*  
*Przedmiot*

W niniejszej dyrektywie ustanawia się wspólne ramy dla środków dotyczących rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w Unii w celu przełamania zależności

<sup>22</sup> Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12.

<sup>23</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

transportu od ropy naftowej oraz określa się minimalne wymogi dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych i wspólnych specyfikacji technicznych takiej infrastruktury, w czego zakres wchodzi punkty ładowania dla pojazdów elektrycznych i punkty uzupełniania gazu ziemnego (LNG i CNG) oraz wodoru.

## *Artykuł 2* *Definicje*

Dla potrzeb niniejszej dyrektywy zastosowanie mają następujące definicje:

1) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa, które w zaopatrzeniu transportu w energię zastępują źródła energii pochodzące z ropy naftowej i które mają potencjał przyczynienia się do obniżenia emisyjności transportu. Obejmują one:

- energię elektryczną,
- wodór,
- biopaliwa zgodne z definicją zawartą w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE;
- paliwa syntetyczne,
- gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG), oraz
- skroplony gaz ropopochodny (LPG);

2) „punkt ładowania” oznacza punkt powolnego ładowania lub punkt szybkiego ładowania lub instalację służącą do fizycznej wymiany akumulatora pojazdu elektrycznego;

3) „punkt powolnego ładowania” oznacza punkt ładowania umożliwiający bezpośrednie dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego o mocy 22 kW lub mniejszej;

4) „punkt szybkiego ładowania” oznacza punkt ładowania umożliwiający bezpośrednie dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego o mocy większej niż 22 kW;

5) „ogólnie dostępny punkt ładowania lub uzupełniania paliwa” oznacza punkt ładowania lub uzupełniania paliwa umożliwiający wszystkim użytkownikom niedyskryminujący dostęp;

6) „pojazd elektryczny” oznacza pojazd w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów<sup>24</sup> osiągający maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h, wyposażony w co najmniej jeden silnik trakcyjny napędzany energią elektryczną i niepołączony na stałe z siecią przesyłową, oraz oznacza wysokonapięciowe części i układy takiego silnika, które są galwanicznie połączone z szyną wysokonapięciową elektrycznego układu napędowego;

7) „punkt uzupełniania paliwa” oznacza dostarczanie wszelkich paliw z wyjątkiem LNG za pomocą umocowanej na stałe pompy;

8) „punkt uzupełniania LNG” oznacza dostarczanie LNG albo za pomocą fizycznie umocowanej pompy podłączonej do instalacji stałej lub ruchomej (w tym pojazdów i statków), albo za pomocą ruchomego zbiornika LNG.

---

<sup>24</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

*Artykuł 3*  
*Ramy polityki krajowej*

1. Każde państwo członkowskie przyjmuje ramy polityki krajowej dotyczące rozwoju rynku paliw alternatywnych i infrastruktury tych paliw, obejmujące informacje wymienione w załączniku I i zawierające przynajmniej następujące elementy:
  - ocenę stanu i przyszłości rozwoju paliw alternatywnych;
  - ocenę transgranicznej ciągłości pokrycia infrastrukturą przeznaczoną dla paliw alternatywnych;
  - ramy regulacyjne mające na celu wsparcie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych;
  - środki z zakresu polityki mające na celu wsparcie wdrożenia ram polityki krajowej;
  - środki wsparcia dla rozmieszczania i produkcji;
  - wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i demonstracji;
  - cele dotyczące rozpowszechnienia paliw alternatywnych;
  - spodziewaną do 2020 r. liczbę pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi;
  - ocenę potrzeby punktów uzupełniania LNG w portach leżących poza siecią bazową TEN-T, ważnych dla statków niezaangażowanych w działalność transportową, w szczególności statków rybackich;
  - w stosownych przypadkach umowy o współpracy zawarte z innymi państwami członkowskimi, zgodnie z ust. 2.
2. Państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków koniecznych do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy.
3. Do objęcia unijnymi i krajowymi środkami wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych kwalifikują się jedynie paliwa uwzględnione w ramach polityki krajowej.
4. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych realizuje się zgodnie z zasadami pomocy państwa zawartymi w TFUE.
5. Państwa członkowskie notyfikują ramy polityki krajowej Komisji [w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia niniejszej dyrektywy w życie].
6. Komisja ocenia ramy polityki krajowej i zapewnia ich spójność na szczeblu UE. Przekazuje ona Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie z oceny ram polityki krajowej w terminie jednego roku od otrzymania ram polityki krajowej.
7. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu zmiany wykazu elementów zawartego w ust. 1 oraz informacji określonych w załączniku I.

*Artykuł 4*  
*Zaopatrywanie transportu w energię elektryczną*

1. Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. minimalnej liczby punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych, odpowiadającej przynajmniej liczbie podanej w tabeli w załączniku II.
2. Przynajmniej 10 % punktów ładowania jest ogólnie dostępne.
3. Punkty powolnego ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku III pkt 1.1 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.  
Punkty szybkiego ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku III pkt 1.2 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2017 r.  
Państwa członkowskie dopilnowują, aby wyposażenie dla punktów szybkiego i powolnego ładowania, określone w załączniku III pkt 1.1 i załączniku III pkt 1.2, było dostępne na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunkach.
4. Państwa członkowskie zapewniają powstanie w portach nabrzeżnej instalacji elektrycznej przeznaczonej do zasilania statków wodnych pod warunkiem, że jest ona racjonalna pod względem kosztów i niesie ze sobą korzyści środowiskowe.
5. Nabrzeżna instalacja elektryczna przeznaczona dla transportu morskiego i śródlądowego musi być zgodna ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku III pkt 1.3 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.
6. Wszystkie ogólnie dostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych wyposażone są w inteligentne systemy pomiarowe zgodne z definicją zawartą w art. 2 pkt 28 dyrektywy 2012/27/UE i spełniają wymagania określone w art. 9 ust. 2 tejże dyrektywy.
7. Punkt 1 lit. h) oraz pkt 2 akapit ostatni załącznika I do dyrektywy 2009/72/WE mają zastosowanie do danych dotyczących zużycia i do systemu pomiarowego punktu ładowania przeznaczonego dla pojazdów elektrycznych.
8. Państwa członkowskie nie uniemożliwiają użytkownikom pojazdów elektrycznych zakupu energii elektrycznej od żadnego dostawcy energii elektrycznej niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim ten dostawca jest zarejestrowany. Państwa członkowskie zapewniają konsumentom prawo do równoczesnego zawierania umów na dostawę energii elektrycznej z kilkoma dostawcami, tak by dostawy energii elektrycznej dla pojazdu elektrycznego mogły być przedmiotem odrębnej umowy na dostawę energii elektrycznej.
9. Państwa członkowskie dopilnowują, by każda osoba mogła założyć lub prowadzić ogólnie dostępne punkty ładowania i by operatorzy systemów dystrybucyjnych współpracowali z taką osobą na niedyskryminacyjnych warunkach.
10. Państwa członkowskie dopilnowują, by ceny pobierane w ogólnie dostępnych punktach ładowania były rozsądne i nie zawierały opłat karnych lub prohibicyjnych pobieranych za ładowanie pojazdu elektrycznego od użytkowników niezwiązanych stosunkiem umownym z operatorem punktu ładowania.
11. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących aktualizacji specyfikacji technicznych określonych w załączniku III pkt 1.1, 1.2 i 1.3, zgodnie z art. 8.

*Artykuł 5*  
*Zaopatrywanie transportu w wodór*

1. Państwa członkowskie, na których terytorium w dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy istnieją już punkty uzupełniania wodoru, dopilnowują, by najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. istniała wystarczająca liczba ogólnie dostępnych punktów uzupełniania paliwa, położonych w odstępach nieprzekraczających 300 km, tak by umożliwić ruch pojazdów napędzanych wodorem na całym terytorium danego państwa.
2. Wszystkie punkty uzupełniania wodoru przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku III pkt 2 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.
3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących aktualizacji specyfikacji technicznych określonych w załączniku III pkt 2, zgodnie z art. 8.

*Artykuł 6*  
*Zaopatrywanie transportu w gaz ziemny*

1. Państwa członkowskie dopilnowują, by najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. we wszystkich portach morskich transeuropejskiej transportowej sieci bazowej (TEN-T) istniały ogólnie dostępne punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla transportu morskiego i śródlądowego.
2. Państwa członkowskie dopilnowują, by najpóźniej do dnia 31 grudnia 2025 r. we wszystkich portach śródlądowych sieci bazowej TEN-T istniały ogólnie dostępne punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla transportu śródlądowego.
3. Państwa członkowskie współpracują w celu zapewnienia silnikowym pojazdom ciężarowym napędzanym LNG możliwości ruchu na całej długości dróg sieci bazowej TEN-T. W tym celu tworzy się najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. ogólnie dostępne punkty uzupełniania LNG w odstępach nieprzekraczających 400 km.
4. Wszystkie punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla transportu morskiego i śródlądowego muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku III pkt 3.1 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.
5. Wszystkie ogólnie dostępne punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku III pkt 3.2 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.
6. Państwa członkowskie dopilnowują, by najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. istniała wystarczająca liczba ogólnie dostępnych punktów uzupełniania paliwa, położonych w odstępach wynoszących maksymalnie 150 km, tak by umożliwić ruch pojazdów napędzanych CNG w całej Unii.
7. Wszystkie punkty uzupełniania CNG przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku III pkt 3.3 najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.
8. Wszystkie punkty uzupełniania CNG przeznaczone dla pojazdów silnikowych dostarczają gazu o jakości wymaganej do stosowania go w obecnych i zaawansowanych technicznie pojazdach napędzanych CNG.

9. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych dotyczących aktualizacji specyfikacji technicznych określonych w załączniku III pkt 3.1, 3.2 i 3.3, zgodnie z art. 8.
10. Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące:
  - przepisów w zakresie bezpieczeństwa dotyczących magazynowania, transportu i procesu uzupełniania LNG;
  - specyfikacji technicznych dotyczących interoperacyjności między statkami i łodziami a punktami uzupełniania LNG w transporcie morskim i śródlądowym.Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9.

#### *Artykuł 7*

##### *Informacje dla konsumentów dotyczące paliw transportowych*

1. Nie naruszając przepisów dyrektywy 2009/30/WE, państwa członkowskie zapewniają dostępność odpowiednich, jasnych i prostych informacji dotyczących kompatybilności wszystkich paliw na rynku z pojazdami:
  - a) na pompach w punktach uzupełniania paliwa, w punktach sprzedaży pojazdów i w punktach kontroli technicznej na terytorium tych państw;
  - b) w instrukcjach używania pojazdów;
  - c) na pojeździe. Wymaganie to ma zastosowanie do wszystkich nowych pojazdów sprzedawanych na terytorium państw członkowskich od dnia [data transpozycji niniejszej dyrektywy] r., oraz do wszystkich pozostałych pojazdów zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich od dnia pierwszej kontroli technicznej tych pojazdów następującej po dniu [data transpozycji niniejszej dyrektywy] r.
2. Informacje o kompatybilności paliw, o których mowa w ust. 1, są oparte na normach oznakowania paliw objętych systemem norm europejskich (EN), wymienionych w załączniku III pkt 4, o ile normy takie są dostępne i odpowiednie dla osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, i wdrażana jest reprezentacja graficzna tych norm.
3. Reprezentację graficzną, o której mowa w ust. 2, stosuje się do spełnienia wymagań określonych w ust. 1.
4. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające konkretne miejsce pojazdu, w którym mają być umieszczone informacje o kompatybilności, oraz graficzną reprezentację takich informacji, aby zapewnić w Unii harmonizację miejsca ulokowania takich informacji. W przypadkach, gdy brak jest systemu norm EN zawierającego normy oznakowania paliw lub gdy nie jest on odpowiedni dla osiągnięcia celów dyrektywy, Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające parametry oznakowania paliwa dla wprowadzonych na rynek Unii paliw, które – w ocenie Komisji – w więcej niż jednym państwie członkowskim stanowią przynajmniej 1 % całkowitej wielkości sprzedaży.
6. Akty wykonawcze, o których mowa w niniejszym artykule, przyjmowane są zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9.

*Artykuł 8*  
*Wykonywanie przekazanych uprawnień*

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Przekazane uprawnienia, o których mowa w art. 3, 4, 5 i 6, powierza się Komisji na czas nieokreślony.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3, 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. 3, 4, 5 i 6 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo 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*  
*Komitet*

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. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy, przed upływem terminu na wydanie opinii, zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

*Artykuł 10*  
*Sprawozdania i przegląd*

1. Każde państwo członkowskie przedstawia Komisji sprawozdanie na temat ram polityki krajowej i ich realizacji najpóźniej do dnia [dwa lata od wejścia dyrektywy w życie] r., a następnie co 2 lata. Sprawozdania te obejmują informacje określone w załączniku I.
2. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy co dwa lata, począwszy od [dwa lata od daty transpozycji niniejszej dyrektywy] r.

Sprawozdanie Komisji zawiera następujące elementy:

- ocenę działań podjętych przez każde z państw członkowskich;

- ocenę wpływu niniejszej dyrektywy na rozwój rynku paliw alternatywnych oraz na gospodarkę i środowisko;
- informacje o postępie technologicznym i rozwoju rynku paliw alternatywnych objętych niniejszą dyrektywą oraz wszelkich innych paliw alternatywnych.

Komisja może zaproponować wszelkie odpowiednie środki.

Sprawozdanie Komisji zawiera ocenę wymogów i terminów określonych w niniejszej dyrektywie w odniesieniu do rozbudowy infrastruktury oraz wdrożenia specyfikacji, uwzględniając zmiany techniczne, gospodarcze i rynkowe danych paliw alternatywnych, a w stosownych przypadkach towarzyszy mu wniosek ustawodawczy.

#### *Artykuł 11* *Transpozycja*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [18 miesięcy od daty wejścia niniejszej dyrektywy w życie] r. Państwa członkowskie niezwłocznie informują o tym Komisję.
2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone 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 Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

### **Ramy polityki krajowej**

Ramy polityki krajowej zawierają przynajmniej następujące elementy:

#### 1. Ramy regulacyjne

Ramy regulacyjne muszą obejmować środki wspierające rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych, takie jak pozwolenia budowlane, pozwolenia na budowę miejsc parkingowych, certyfikacja przedsiębiorstw pod względem wpływu ich działalności na środowisko, koncesje na stacje paliw.

#### 2. Środki z zakresu polityki wspierające realizację ram polityki krajowej

Środki te muszą obejmować przynajmniej następujące elementy:

- bezpośrednie bodźce do nabywania środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi lub do budowania infrastruktury;
- możliwość wprowadzenia bodźców podatkowych służących promowaniu środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi i wspieraniu infrastruktury paliw alternatywnych;
- wykorzystywanie zamówień publicznych dla wsparcia paliw alternatywnych, w tym wykorzystanie zamówień wspólnych;
- niefinansowe bodźce dotyczące popytu, np. dostęp na zasadach preferencyjnych do stref ograniczonego ruchu, polityka parkingowa, specjalne pasy ruchu.

#### 3. Wsparcie dla rozmieszczania i produkcji

Roczny budżet publiczny przeznaczony na rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych, z rozdziałem na poszczególne paliwa i rodzaje transportu (drogowy, kolejowy, wodny i lotniczy).

Roczny budżet publiczny przeznaczony na wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi, z rozdziałem na poszczególne paliwa i rodzaje transportu.

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

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

#### 5. Cele

- cele krajowe na 2020 r. dotyczące rozpowszechnienia paliw alternatywnych w różnych rodzajach transportu (drogowy, kolejowy, wodny i lotniczy) oraz rozmieszczenia odpowiedniej infrastruktury;
- cele krajowe, ustanawiane z roku na rok, dotyczące rozpowszechnienia paliw alternatywnych w różnych rodzajach transportu oraz rozmieszczenia odpowiedniej infrastruktury i mające na celu osiągnięcie celów krajowych na 2020 r.

## **ZAŁĄCZNIK II**

### **Minimalna liczba punktów ładowania pojazdów elektrycznych w każdym z państw członkowskich**

<b>Państwo członkowskie</b>	<b>Liczba punktów ładowania (w tysiącach)</b>	<b>Liczba ogólnie dostępnych punktów ładowania (w tysiącach)</b>
<b>BE</b>	<b>207</b>	<b>21</b>
<b>BG</b>	<b>69</b>	<b>7</b>
<b>CZ</b>	<b>129</b>	<b>13</b>
<b>DK</b>	<b>54</b>	<b>5</b>
<b>DE</b>	<b>1503</b>	<b>150</b>
<b>EE</b>	<b>12</b>	<b>1</b>
<b>IE</b>	<b>22</b>	<b>2</b>
<b>EL</b>	<b>128</b>	<b>13</b>
<b>ES</b>	<b>824</b>	<b>82</b>
<b>FR</b>	<b>969</b>	<b>97</b>
<b>IT</b>	<b>1255</b>	<b>125</b>
<b>CY</b>	<b>20</b>	<b>2</b>
<b>LV</b>	<b>17</b>	<b>2</b>
<b>LT</b>	<b>41</b>	<b>4</b>
<b>LU</b>	<b>14</b>	<b>1</b>
<b>HU</b>	<b>68</b>	<b>7</b>
<b>MT</b>	<b>10</b>	<b>1</b>
<b>NL</b>	<b>321</b>	<b>32</b>
<b>AT</b>	<b>116</b>	<b>12</b>
<b>PL</b>	<b>460</b>	<b>46</b>
<b>PT</b>	<b>123</b>	<b>12</b>
<b>RO</b>	<b>101</b>	<b>10</b>
<b>SI</b>	<b>26</b>	<b>3</b>
<b>SK</b>	<b>36</b>	<b>4</b>
<b>FI</b>	<b>71</b>	<b>7</b>
<b>SE</b>	<b>145</b>	<b>14</b>
<b>UK</b>	<b>1221</b>	<b>122</b>
<b>HR</b>	<b>38</b>	<b>4</b>



## ZAŁĄCZNIK III

### Specyfikacje techniczne

#### **1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania energią elektryczną**

##### **1.1. Punkty powolnego ładowania energią elektryczną przeznaczone dla pojazdów silnikowych**

Punkty powolnego ładowania na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone w złącza typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2012.

##### **1.2. Punkty szybkiego ładowania energią elektryczną przeznaczone dla pojazdów silnikowych**

Punkty szybkiego ładowania na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone w złącza typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2012.

Punkty szybkiego ładowania na prąd stały przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone w złącza typu „Combo 2” opisane w odpowiedniej normie EN, która ma być przyjęta do 2014 r.

##### **1.3. Nabrzeżna instalacja elektryczna przeznaczona dla statków wodnych**

Nabrzeżna instalacja elektryczna przeznaczona do zasilania statków wodnych, w tym projekt, instalacja i testowanie układów, musi być zgodna z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r., a w okresie do publikacji tej normy – ze specyfikacjami technicznymi normy IEC/ISO/IEEE 80005-1.

#### **2. Specyfikacje techniczne dla punktów uzupełniania wodoru przeznaczonych dla pojazdów silnikowych**

2.1. Punkty uzupełniania wodoru na wolnym powietrzu, w których jako paliwo wydawany jest wodór w stanie gazowym wprowadzany do wnętrza pojazdów lądowych, muszą być zgodne z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r., a w okresie do publikacji tej normy – ze specyfikacjami technicznymi specyfikacji ISO/TS 20100:2008 dotyczącej tankowania wodoru w stanie gazowym.

2.2. Czystość wodoru wydawanego przez punkty uzupełniania wodoru musi być zgodna z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r., a w okresie do publikacji tej normy – ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normie ISO 14687-2.

2.3. W punktach uzupełniania wodoru należy stosować algorytmy tankowania oraz wyposażenie zgodne z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r., a w okresie do publikacji tej normy – z protokołami tankowania naziemnych pojazdów lekkich napędzanych wodorem w stanie gazowym ISO 20100.

2.4. Złącza dla pojazdów przeznaczone do tankowania wodoru w stanie gazowym muszą być zgodne z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r., a w okresie do publikacji tej normy – z normą ISO 17268 dotyczącą urządzeń podłączających służących do tankowania wodoru w stanie gazowym w pojazdach lądowych.

#### **3. Specyfikacje techniczne dla punktów uzupełniania gazu ziemnego**

##### **3.1. Specyfikacje techniczne dla punktów uzupełniania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeznaczonych dla statków wodnych**

Punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla statków wodnych muszą być zgodne z odpowiednimi normami EN, które mają być przyjęte do 2014 r.

### **3.2. Specyfikacje techniczne dla punktów uzupełniania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeznaczonych dla pojazdów silnikowych**

Punkty uzupełniania LNG przeznaczone dla pojazdów silnikowych muszą być zgodne z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r.

### **3.3. Specyfikacje techniczne dla punktów uzupełniania sprężonego gazu ziemnego (CNG) przeznaczonych dla pojazdów silnikowych**

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

3.3.2. Punkty uzupełniania CNG i L-CNG muszą być zgodne z odpowiednią normą EN, która ma być przyjęta do 2014 r.

### **4. Specyfikacje techniczne dla benzyny i oleju napędowego zawierających biopaliwa**

4.1. Benzyna zawierająca niewielką domieszkę bioetanolu musi być zgodna z normą EN 228.

4.2. Olej napędowy zawierający niewielką domieszkę biodiesla musi być zgodny z normą EN 590.

4.3. W odniesieniu do wszystkich pomp podających benzynę punkty uzupełniania paliwa muszą wdrożyć wymagania dotyczące oznakowania paliwa określone w normie EN 228.

4.4. W odniesieniu do wszystkich pomp podających olej napędowy punkty uzupełniania paliwa muszą wdrożyć wymagania dotyczące oznakowania paliwa określone w normie EN 590.

## OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

### **1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY**

- 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy
- 1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa
- 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy
- 1.4. Cele
- 1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy
- 1.6. Czas trwania działania i jego wpływ finansowy
- 1.7. Przewidywany(-e) tryb(-y) zarządzania

### **2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA**

- 2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości
- 2.2. System zarządzania i kontroli
- 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

### **3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY**

- 3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(-e) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ
- 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki
  - 3.2.1. *Synteza szacunkowego wpływu na wydatki*
  - 3.2.2. *Szacunkowy wpływ na środki operacyjne*
  - 3.2.3. *Szacunkowy wpływ na środki administracyjne*
  - 3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
  - 3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

## OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

### 1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

#### 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Dyrektywa [w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych](#)

#### 1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa<sup>25</sup>

[Transport](#)

#### 1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

X Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego<sup>26</sup>**

Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**

Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

#### 1.4. Cele

##### 1.4.1. Wieloletni(e) cel(e) strategiczny(-e) Komisji wskazany(-e) we wniosku/inicjatywie

Inicjatywa przewodnia „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” będąca częścią strategii „Europa 2020”.

Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”.

##### 1.4.2. Cel(e) szczegółowy(-e) i działanie(-a) ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Cel szczegółowy nr 4

Szersze wykorzystanie niskoemisyjnych rodzajów transportu oraz promowanie multimodalności (związane z ogólnym celem „Wydajny transport”.

Działanie(-a) ABM/ABB, którego(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa

Transport lądowy, lotniczy i morski

<sup>25</sup> ABM: Activity Based Management: zarządzanie kosztami działań - ABB: Activity Based Budgeting: budżet zadaniowy.

<sup>26</sup> O którym mowa w art. 49 ust. 6 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

1.4.3. *Oczekiwany(-e) wynik(i) i wpływ*

*Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.*

Rozbudowa minimalnej infrastruktury paliw alternatywnych i wprowadzenie wspólnych norm technicznych w całej UE.

Utrzymanie wiodącej pozycji UE w przemyśle motoryzacyjnym i stoczniowym; wspieranie wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy w Europie.

Przełamanie zależności transportu od ropy naftowej.

Przyczynienie się do osiągnięcia do 2050 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu o 60 %.

1.4.4. *Wskaźniki wyników i wpływu*

*Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.*

Liczba punktów ładowania/punktów uzupełniania paliwa.

Liczba pojazdów/statków napędzanych paliwami alternatywnymi.

Zmniejszenie w ujęciu procentowym przywozu ropy naftowej.

Zmniejszenie w ujęciu procentowym emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu.

**1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

1.5.1. *Potrzeba(-y), która(-e) ma(-ją) zostać zaspokojona(-e) w perspektywie krótko- lub długoterminowej*

W perspektywie krótkoterminowej:

minimalne pokrycie infrastrukturą w odniesieniu do energii elektrycznej, wodoru, LNG (transport wodny i ciężarówki) oraz CNG;

oznakowanie paliwa w punktach uzupełniania paliwa oraz na pojazdach.

W perspektywie długoterminowej: optymalne pokrycie infrastrukturą w odniesieniu do energii elektrycznej, wodoru i LNG (transport wodny i ciężarówki) oraz CNG.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej*

Ułatwienie rozwoju jednolitego rynku infrastruktury paliw alternatywnych oraz pojazdów i statków napędzanych paliwami alternatywnymi.

Stworzenie różnym podmiotom na rynku odpowiednich warunków do wypełniania swoich zadań.

1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

W ramach dotychczasowych inicjatyw i działań wspierających zajmowano się głównie produkcją paliw, rozwojem technologii pojazdów, wprowadzaniem na rynek pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, ale zaniedbano rozbudowę koniecznej infrastruktury.

Wnioski wyciągane z tych doświadczeń potwierdzają konieczność działania UE w odniesieniu do infrastruktury.

1.5.4. *Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia*

Infrastruktura transportowa – TEN-T, instrument „Łącząc Europę”.

## 1.6. Czas trwania działania i jego wpływ finansowy

- Wniosek/inicjatywa o **określonym czasie trwania**
  - Czas trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
  - Czas trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.
- Wniosek/inicjatywa o **nieokreślonym czasie trwania**
  - Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od daty przyjęcia dyrektywy.

## 1.7. Przewidywany(-e) tryb(y) zarządzania<sup>27</sup>

- Bezpośrednie zarządzanie scentralizowane** przez Komisję
- Pośrednie zarządzanie scentralizowane** poprzez przekazanie zadań wykonawczych:
  - agencjom wykonawczym
  - organom utworzonym przez Wspólnoty<sup>28</sup>
  - krajowym organom publicznym/organom mającym obowiązek świadczenia usługi publicznej
  - osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej, określonym we właściwym prawnym akcie podstawowym w rozumieniu art. 49 rozporządzenia finansowego
- Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi
- Zarządzanie zdecentralizowane** z państwami trzecimi
- Zarządzanie wspólne** z organizacjami międzynarodowymi (*należy wyszczególnić*)

*W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

<sup>27</sup> Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

<sup>28</sup> O których mowa w art. 185 rozporządzenia finansowego.

## **2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA**

### **2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości**

*Należy określić częstotliwość i warunki.*

Państwa członkowskie przedstawiają Komisji sprawozdanie na temat ram polityki krajowej mającej na celu rozwój rynku paliw alternatywnych i ich infrastruktury oraz realizacji tych ram dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, a następnie co 2 lata.

Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy co dwa lata, po raz pierwszy po upływie dwóch lat od daty transpozycji niniejszej dyrektywy.

### **2.2. System zarządzania i kontroli**

#### *2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko*

Opóźnienia w transpozycji dyrektywy.

Niewłaściwe wdrożenie.

#### *2.2.2. Przewidywane metody kontroli*

[Sprawozdania okresowe państw członkowskich \(pierwsze sprawozdania dwa lata po wejściu w życie dyrektywy, a następnie co 2 lata\).](#)

### **2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom**

*Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony*

[Finansowanie UE przeznaczone na badania w zakresie monitorowania Służby Komisji będą odpowiednio śledzić te badania.](#)

### 3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

Koszty inwestycji ponoszone będą jedynie przez przedsiębiorstwa. Komisja będzie przeprowadzała badanie co dwa lata.

#### 3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

06.020300 – Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów Finansowanie dokonane zostanie poprzez przegrupowanie kredytów (brak wpływu na nowe wieloletnie ramy finansowe).

- Istniejące pozycje w budżecie

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer 06.020300 Opis – Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów	Zróżnicowane /niezróżnicowane <sup>(29)</sup>	państw EFTA <sup>30</sup>	krajów kandydujących <sup>31</sup>	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
	[XX.YY.YY.YY]	Niezróżnicowane	NIE	NIE	NIE	NIE

- Nowe pozycje w budżecie, o których utworzenie się wnioskuje: BRAK

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer [treść .....]	Zróżnicowane /niezróżnicowane	państw EFTA	krajów kandydujących	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE

<sup>29</sup> Środki zróżnicowane/ środki niezróżnicowane.

<sup>30</sup> EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

<sup>31</sup> Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

### 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

#### 3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

<b>Dział wieloletnich ram finansowych:</b>	Numer 06.020300	Dział – Działania wspierające europejską politykę transportową i ochronę praw pasażerów
--	--------------------	---

Dyrekcja Generalna: ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE)			Rok N <sup>32</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓLEM
• Środki operacyjne										
Numer pozycji w budżecie 06.020300	Środki na zobowiązania	(1)	0	250,000	0	250,000	0	250,000	0	<b>750,000</b>
	Środki na płatności	(2)			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>
Numer pozycji w budżecie	Środki na zobowiązania	(1a)								
	Środki na płatności	(2a)								
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne <sup>33</sup>										
Numer pozycji w budżecie		(3)								
<b>OGÓLEM środki</b>	Środki na zobowiązania	=1+1a+3		250,000		250,000		250,000		

<sup>32</sup> Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

<sup>33</sup> Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

<b>dla DG MOVE</b>	Środki na płatności	=2+2a +3			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>
--------------------	---------------------	-------------	--	--	---------	--	---------	--	---------	----------------

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)								
	Środki na płatności	(5)								
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)								
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ &lt;...&gt; wieloletnich ram finansowych</b>	Środki na zobowiązania	=4+ 6		250,000		250,000		250,000		<b>750,000</b>
	Środki na płatności	=5+ 6			250,000		250,000		250,000	<b>750,000</b>

**Jeżeli wpływ wniosku/inicjatywy nie ogranicza się do jednego działu:**

• OGÓŁEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)								
	Środki na płatności	(5)								
• OGÓŁEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)								
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 4 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)</b>	Środki na zobowiązania	=4+ 6								
	Środki na płatności	=5+ 6								

<b>Dział wieloletnich ram finansowych:</b>	<b>5</b>	„Wydatki administracyjne”
--	----------	---------------------------

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok N (EUR)	Rok N+1 (EUR)	Rok N+2 (EUR)	Rok N+3 (EUR)	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) (EUR)			OGÓŁEM (EUR)
Dyrekcja Generalna: ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE)								
• Zasoby ludzkie (przeniesienie pracowników)	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	131,000	<b>917,000</b>
• Pozostałe wydatki administracyjne: Komitet zarządzający – jedno posiedzenie/rok	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	13,770	<b>96,390</b>
<b>OGÓŁEM DG MOVE</b>	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	<b>1,013,390</b>

<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych</b>	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	144,770	<b>1,013,390</b>
--	--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok N <sup>34</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			OGÓŁEM
<b>OGÓŁEM środki</b>	144,770	394,770		394,770		394,770		<b>1,329,080</b>

<sup>34</sup> Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

<b>na DZIAŁY 1 do 5</b> wieloletnich ram finansowych	Środki na płatności	144,770		394,770		394,770		394,770	<b>1,329,080</b>
---	---------------------	---------	--	---------	--	---------	--	---------	------------------

### 3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Określić cele i realizacje ↓			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)										OGÓLEM	
	<b>REALIZACJA</b>																	
	Rodzaj <sup>35</sup>	Średni koszt	Liczba	Koszt w EUR	Liczba	Koszt w EUR	Liczba	Koszt w EUR	Liczba	Koszt w EUR	Liczba	Koszt w EUR	Liczba	Koszt w EUR	Liczba	Koszt w EUR	Liczba całkowita	Koszt całkowity w EUR
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 4 <sup>36</sup>																		
Realizacja	Badania	250,000	0	0	1	250;000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
Realizacja																		
Realizacja																		
Cel szczegółowy nr 4 - suma cząstkowa			0	0	1	250;000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000
CEL SZCZEGÓŁOWY nr ...																		
Realizacja																		
Cel szczegółowy nr 2 - suma cząstkowa																		
<b>KOSZT OGÓLEM W EUR</b>			0	0	1	250;000	0	0	1	250,000	0	0	1	250,000	0	0	3	750,000

<sup>35</sup> Realizacje odnoszą się do produktów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

<sup>36</sup> Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2 „Cel(e) szczegółowy(-e) ...”.

### 3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

#### 3.2.3.1. Streszczenie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych (**przeniesienie pracowników**)
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok N <sup>37</sup> (EUR)	Rok N+1 (EUR)	Rok N+2 (EUR)	Rok N+3 (EUR)	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6) (EUR)			OGÓLEM (EUR)
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	---	--	--	--------------

DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								0 (przeniesienie pracowników)
Pozostałe wydatki administracyjne	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390
<b>DZIAŁ 5 wieloletnich ram finansowych – suma cząstkowa</b>	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390

Poza DZIAŁEM 5 <sup>38</sup> wieloletnich ram finansowych								
Zasoby ludzkie								
Pozostałe wydatki administracyjne								
<b>Poza DZIAŁEM 5 wieloletnich ram finansowych – suma cząstkowa</b>								

<b>OGÓLEM</b>	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	13,370	96,390
---------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

<sup>37</sup>

Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy.

<sup>38</sup>

Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie w zakresie wprowadzania w życie programów lub działań UE (dawne pozycje „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

### 3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich **dokonane zostanie przeniesienie pracowników**
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

*Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub najwyżej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)*

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
<b>• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b>							
XX 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji )	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (w delegaturach)							
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
<b>• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy)<sup>39</sup></b>							
XX 01 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT i JED w delegaturach)							
<b>XX 01 04 rr<sup>40</sup></b>	w centrali <sup>41</sup>						
	w delegaturach						
<b>XX 01 05 02</b> (AC, END, INT - pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 02 (AC, END, INT - bezpośrednie badania naukowe)							
Inna pozycja w budżecie (określić)							
<b>OGÓLEM</b>							

**XX** oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone

<sup>39</sup> AC= pracownik kontraktowy; INT= pracownik tymczasowy ; JED= młodszy oddelegowany ekspert; AL= członek personelu miejscowego; END= oddelegowany ekspert krajowy.

<sup>40</sup> W ramach pułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne pozycje „BA”).

<sup>41</sup> Przede wszystkim fundusze strukturalne, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejski Fundusz Rybacki.

zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas okreslony	
Personel zewnetrzny	

3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*

- Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając pozycje w budżecie, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

- Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych<sup>42</sup>

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając pozycje w budżecie, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

Środki w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
<i>Określić organ współfinansujący</i>								
OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem								

<sup>42</sup> Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

### 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
  - wpływ na zasoby własne
  - wpływ na dochody różne

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie dotycząca dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy <sup>43</sup>					wprowadzić taką liczbę kolumn, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3				
Artykuł .....									

W przypadku wpływu na dochody różne, należy wskazać pozycję(-e) wydatków w budżecie, którą(-e) ten wpływ obejmuje.

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

<sup>43</sup>

W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.