



Dokument z posiedzenia

A9-0234/2022

4.10.2022

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Ismail Ertug

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
- *** Procedura zgody
- ***I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- ***II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- ***III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)


Poprawki do projektu aktu

Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn

Skreślenia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą* w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się *wytluszczonym drukiem i kursywą*. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu  lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu *wytluszczonym drukiem i kursywą* i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	138
ZAŁĄCZNIK: WYKAZ PODMIOTÓW LUB OSÓB OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCA OTRZYMAŁ INFORMACJE	142
OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI	145
OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII	249
OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO	375
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	456
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	457

PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE
(COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2021)0559),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0331/2021),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez francuskie Zgromadzenie Narodowe, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z 8 grudnia 2021 r.,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając opinie przedstawione przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, Komisję Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisję Rozwoju Regionalnego,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0234/2022),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁴³ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁴⁴ wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania celów i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania celów i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi.

⁴³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu

Poprawka

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁴³ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁴⁴ wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania celów i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania celów i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi. ***To z kolei sprawiło, że nie stworzono kompleksowej i kompletnej sieci infrastruktury paliw alternatywnych w całej Unii.***

⁴³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. **Instrumenty te powinny** przyspieszyć upowszechnianie w szczególności pojazdów bezemisyjnych i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw.

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji

Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. **Przegląd tych instrumentów należy dostosować do przeglądu niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić spójne ramy regulujące stosowanie i wprowadzanie paliw alternatywnych w transporcie drogowym oraz** przyspieszyć upowszechnianie w szczególności pojazdów bezemisyjnych **oraz paliw alternatywnych** i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw.

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

Poprawka

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji

i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w lotnictwie i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju. W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach sieci TEN-T odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym dokumencie, który powinien uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych.

i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w lotnictwie i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju. ***Ponadto państwa członkowskie i Komisja powinny ocenić obecny stan i przyszły rozwój rynku wodoru dla lotnictwa, a także przewidzieć studium wykonalności dotyczące wdrożenia odpowiedniej infrastruktury do zasilania samolotów, w tym, w stosownych przypadkach, plan wdrożenia infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych, w tym dla wodoru i ładowania elektrycznego samolotów.*** W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach sieci TEN-T odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Poprawka

(5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym dokumencie, który powinien uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych.

Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu. W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in. Pojazdy drogowe zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi są również dostępne na rynkach. Ponadto obecnie wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie akumulatorowym, a także pociągi zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi. Sektory lotnictwa i transportu wodnego natomiast są nadal zależne od paliw ciekłych i gazowych, gdyż oczekuje się wejścia na rynek rozwiązań w zakresie bezemisyjnych i niskoemisyjnych mechanizmów napędowych dopiero około 2030 r., a w szczególności w przypadku sektora lotnictwa – jeszcze później, gdyż pełna komercjalizacja wymaga czasu.

Stosowanie gazowych lub ciekłych paliw kopalnych **jest** możliwe tylko wtedy, gdy jest ono wyraźnie osadzone w ramach ścieżki obniżenia emisyjności zgodnej z długoterminowym celem neutralności klimatycznej w Unii, która wymaga zwiększenia ich mieszania z paliwami odnawialnymi lub zastępowania paliwami odnawialnymi, takimi jak biometan, zaawansowane biopaliwa lub odnawialne i niskoemisyjne syntetyczne paliwa gazowe i ciekłe.

Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu **oraz w różnych państwach członkowskich i regionach**. W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in, **w związku z czym należy przyjąć ambitniejsze cele związane z tymi dojrzałymi technologiami**. Pojazdy drogowe zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi są również dostępne na rynkach, **choć w mniejszym stopniu**. Ponadto obecnie wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie akumulatorowym, a także pociągi zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi. Sektory lotnictwa i transportu wodnego natomiast są nadal zależne od paliw ciekłych i gazowych, gdyż oczekuje się wejścia na rynek rozwiązań w zakresie bezemisyjnych i niskoemisyjnych mechanizmów napędowych dopiero około 2030 r., a w szczególności w przypadku sektora lotnictwa – jeszcze później, gdyż pełna komercjalizacja wymaga czasu. **Unia powinna zintensyfikować wysiłki zmierzające do wycofania** gazowych lub ciekłych paliw kopalnych **i propagować odnawialne alternatywy, a stosowanie paliw kopalnych powinno być** możliwe tylko wtedy, gdy jest ono wyraźnie osadzone w ramach ścieżki obniżenia emisyjności zgodnej z długoterminowym celem neutralności klimatycznej w Unii, która wymaga zwiększenia ich mieszania z paliwami odnawialnymi lub zastępowania paliwami odnawialnymi, takimi jak biometan, zaawansowane biopaliwa lub odnawialne i niskoemisyjne syntetyczne paliwa gazowe i ciekłe.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) **Takie** biopaliwa i paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z różnych surowców i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. Z technicznego punktu widzenia **mogą one** być, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. Odnawialny metanol można również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Paliwa syntetyczne i parafinowe mają potencjał zmniejszenia udziału źródeł energii pochodzących z paliw kopalnych w zaopatrzeniu transportu w energię. Wszystkie te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, w ramach infrastruktury tego samego rodzaju.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) **Aby jak najbardziej zwiększyć potencjał redukcji emisji gazów cieplarnianych, takie** biopaliwa, w tym **biogaz**, i paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z różnych surowców i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. **Jest to szczególnie ważne dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sektorach lotnictwa i transportu morskiego, w przypadku których elektryfikacja będzie wolniejsza.** Z technicznego punktu widzenia **paliwa te mogą** być, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. Odnawialny metanol można również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Paliwa syntetyczne i parafinowe mają potencjał zmniejszenia udziału źródeł energii pochodzących z paliw kopalnych w zaopatrzeniu transportu w energię. Wszystkie te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, w ramach infrastruktury tego samego rodzaju.

*energetyczna przede wszystkim”,
ponieważ niektóre z technologii, które
będą potrzebne w przewidywalnej
przyszłości, nadal wymagają inwestycji w
badania i rozwój, i należy jednocześnie
utrzymać konkurencję rynkową między
różnymi technologiami alternatywnymi, z
należyтым uwzględnieniem przystępności
cenowej i różnych sytuacji wyjściowych
państw członkowskich.*

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) **Prawdopodobne** jest, że LNG będzie **nadal** odgrywać rolę w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030. Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków. W przeciwieństwie do transportu morskiego w przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie występują zazwyczaj mniejsze statki i krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, powinny wejść na rynek szybciej. Oczekuje się, że LNG nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem) lub zastępowanie ich wymienionymi paliwami. Te paliwa o obniżonej emisyjności można stosować

Poprawka

(7) **Długotrwałe stosowanie skroplonego gazu ziemnego (LNG) jest nie do pogodzenia z unijnym celem neutralności klimatycznej.** W związku z tym w transporcie morskim należy jak najszybciej zrezygnować z LNG i zastąpić go bardziej zrównoważonymi alternatywami. **Niemniej jednak w perspektywie krótkoterminowej prawdopodobne** jest, że LNG będzie odgrywać rolę **przejściową** w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030 **i tego rodzaju projekty są już realizowane. Należy propagować dalsze postępy w tym obszarze, należyćie je monitorować i zgłaszać.** Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków. **Mając na uwadze przejściową rolę LNG, o dostępności infrastruktury bunkrowania LNG w portach powinno decydować zapotrzebowanie, przy czym w szczególności dotyczy to nowych inwestycji publicznych.** W przeciwieństwie

w ramach tej samej infrastruktury, co gazowe paliwa kopalne, umożliwiając w ten sposób stopniowe przechodzenie na paliwa o obniżonej emisyjności.

do transportu morskiego w przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie występują zazwyczaj mniejsze statki i krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, **stają się dojrzałymi technologiami, które** powinny wejść na rynek szybciej **i mogą mieć duże znaczenie dla transportu morskiego pod względem tworzenia bezemisyjnych rozwiązań napędowych o odpowiedniej skali.** Oczekuje się, że LNG nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżyć emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem) lub zastępowanie ich wymienionymi paliwami. Te paliwa o obniżonej emisyjności można stosować w ramach tej samej infrastruktury, co gazowe paliwa kopalne, umożliwiając w ten sposób stopniowe przechodzenie na paliwa o obniżonej emisyjności.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym nie **stworzą** długoterminowej pewności koniecznej dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem

Poprawka

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii **i w poszczególnych regionach** jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym **utrudnią bardzo potrzebną zrównoważoną transformację sektora transportu i nie przyczynią się do stworzenia** długoterminowej pewności

określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.

koniecznej dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, **w szczególności na obszarach geograficznych, na których prawdopodobieństwo, że właściciele pojazdów lekkich posiadają prywatne parkingi, jest mniejsze. Należy również zwrócić szczególną uwagę na ośrodki o względnie wyższej gęstości zaludnienia i wyższym udziale pojazdów elektrycznych w rynku i wyznaczyć wyższe krajowe wskaźniki wdrożenia. Po osiągnięciu określonego odsetka pojazdów elektrycznych w danym państwie członkowskim rynek powinien podlegać samoregulacji.** Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii, **w tym podróżowanie w najbardziej oddalonych regionach Unii oraz po wyspach Unii i podróżowanie do takich najbardziej oddalonych regionów i na takie wyspy, chyba że wiążące się z tym koszty okażą się nieproporcjonalne do korzyści – w takiej sytuacji państwa członkowskie mogą zastosować odstępstwa lub rozważyć możliwość rozwoju infrastruktury pozasiłkowej. Rozwój takiej sieci infrastruktury zwiększyłby dostępność i łączalność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych czy obszarów wiejskich, i wzmocniłby spójność społeczną,**

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie **całkowitej liczby** pojazdów elektrycznych **zarejestrowanych** w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.

Poprawka

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie **odsetka zarejestrowanych** pojazdów elektrycznych **w całej flocie pojazdów** w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in, **a także liczbę ludności i udział w rynku pojazdów elektrycznych**. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania. **Ponadto Komisja powinna ocenić, w jaki sposób pojazdy z wbudowanymi panelami słonecznymi mogą wpłynąć na rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania i, w stosownych przypadkach, odpowiednio dostosować pod tym kątem wyznaczone w niniejszym rozporządzeniu cele w zakresie rozwoju infrastruktury ładowania.**

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Jej wdrożenie w państwach członkowskich zapewniłoby instalację odpowiedniej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania, w **szczególności** przy punktach transportu publicznego, takich jak portowe terminale pasażerskie, porty lotnicze lub dworce kolejowe. Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w celu zwiększenia wygody konsumentów, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po całej Unii.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11) Jej wdrożenie w państwach członkowskich zapewniłoby instalację odpowiedniej liczby ogólnodostępnych **stałych, pozasieciowych lub mobilnych** punktów ładowania **w sposób sprzyjający równowadze terytorialnej i podróżom multimodalnym, pozwalający uniknąć dysproporcji regionalnych i zapewniający, aby żadne terytorium nie zostało pominięte. Rozmieszczenie punktów ładowania jest szczególnie istotne na obszarach mieszkalnych, na których brakuje miejsc parkingowych niepołożonych przy ulicach, gdzie zazwyczaj pojazdy parkują przez dłuższy czas, w tym na stanowiskach postojowych taksówek oraz** przy punktach transportu publicznego, takich jak portowe terminale pasażerskie, porty lotnicze lub dworce kolejowe. Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w celu zwiększenia wygody konsumentów, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po całej Unii.

Poprawka

(11a) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania powinien w pierwszej kolejności wynikać z prywatnych inwestycji rynkowych. Do czasu ukształtowania się rynku konkurencyjnego państwa członkowskie powinny jednak wspierać rozwój

infrastruktury w przypadkach, w których warunki rynkowe sprawiają, że konieczne jest wsparcie publiczne, przy czym takie wsparcie publiczne musi być w pełni zgodne z zasadami pomocy państwa. W stosownych przypadkach państwa członkowskie powinny również uwzględnić fakt, że na niektórych obszarach ich terytorium zapotrzebowanie na odpowiednią liczbę stacji ładowania może zmieniać się w ciągu roku, tak jak ma to miejsce w wielu lokalizacjach turystycznych. W takich przypadkach możliwość wdrożenia tymczasowej mobilnej pozasieciowej infrastruktury mogłaby zapewnić dodatkową elastyczność i ułatwić zaspokojenie sezonowego zapotrzebowania bez konieczności montażu stałej infrastruktury.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11b) Komisja powinna w razie konieczności przeprowadzić przegląd celów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu dla infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej, odpowiednio, dla pojazdów lekkich i ciężkich, aby zapewnić ich zgodność z wymogami ustanowionymi w unijnych rozporządzeniach określających normy emisji CO₂, odpowiednio, dla pojazdów lekkich i ciężkich.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 c (nowy)

(11c) Komisja powinna zastanowić się nad koniecznością uwzględnienia w wymogach dotyczących infrastruktury ładowania obsługi rowerów ze wspomaganiem elektrycznym i pojazdów kategorii L, takich jak elektryczne rowery i motorowery, a w szczególności nad możliwością wyposażenia infrastruktury ładowania w elektryczne gniazda domowe umożliwiające łatwe ładowanie takich pojazdów, ponieważ należą one do rodzaju transportu, który może pomóc w dalszym ograniczaniu emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 13

(13) Elektryczne pojazdy ciężkie potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona do elektrycznych pojazdów ciężkich prawie nigdzie w Unii nie jest dostępna. Podejście mieszane obejmujące cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, cele w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i cele w węzłach miejskich powinno zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępnej infrastrukturą przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby wesprzeć **upowszechnienie** na rynku pojazdów ciężkich elektrycznych o napędzie akumulatorowym.

(13) Elektryczne pojazdy ciężkie potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona do elektrycznych pojazdów ciężkich prawie nigdzie w Unii nie jest dostępna, **w związku z czym konieczne jest szybsze tworzenie tej infrastruktury**. Podejście mieszane obejmujące cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, cele w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i cele w węzłach miejskich powinno zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępnej infrastrukturą przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby **proaktywnie** wesprzeć **zwiększenie udziału** w rynku pojazdów ciężkich elektrycznych o napędzie akumulatorowym.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) W związku z tym potrzebne są wstępne inwestycje publiczne w infrastrukturę dla elektrycznych pojazdów ciężkich, natomiast dalszy rozwój infrastruktury wykraczający poza zakres przewidziany w niniejszym rozporządzeniu powinien zależeć od rozwoju ich ogólnounijnego, krajowego i regionalnego udziału w rynku i odpowiednich danych o ruchu.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Obecnie opracowywane są nowe normy dotyczące infrastruktury ładowania pojazdów ciężkich. Pod względem technicznym można zapewnić możliwość modernizacji fizycznych połączeń i protokołów komunikacji, tak aby poszczególne stacje ładowania i punkty ładowania mogły zostać dostosowane do nowej normy na późniejszym etapie. W związku z tym Komisja powinna rozważyć zwiększenie mocy wyjściowej poszczególnych stacji ładowania w strefach ładowania, gdy tylko dostępne będą nowe wspólne specyfikacje techniczne.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17

(17) Ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw obejmują na przykład stanowiące własność prywatną punkty ładowania lub tankowania paliw, dostępne publicznie, które zlokalizowane są na terenie nieruchomości publicznej lub prywatnej, takie jak parkingi publiczne lub parkingi supermarketów. Punkt ładowania lub tankowania paliw zlokalizowany na terenie nieruchomości prywatnej, która jest dostępna dla ogółu społeczeństwa, powinien być uznawany za ogólnodostępny również w przypadkach, gdy dostęp ograniczony jest do pewnej ogólnej grupy użytkowników, na przykład klientów. Punkty ładowania lub tankowania paliw przeznaczone do systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych powinny być uznawane za ogólnodostępne tylko wtedy, gdy wyraźnie dozwolony jest dostęp do nich użytkowników będących osobami trzecimi. Punkty ładowania lub tankowania paliw zlokalizowane na terenie prywatnych nieruchomości, do których dostęp jest ograniczony do pewnej określonej grupy osób, takie jak parkingi w budynkach biurowych, do których dostęp mają tylko pracownicy lub osoby upoważnione, nie powinny być uznawane za ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw.

(17) Ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw obejmują na przykład stanowiące własność prywatną punkty ładowania lub tankowania paliw, dostępne publicznie, które zlokalizowane są na terenie nieruchomości publicznej lub prywatnej, takie jak parkingi publiczne lub parkingi supermarketów. ***Jeżeli na parkingach w takich lokalizacjach jest więcej niż 30 miejsc parkingowych, państwa członkowskie powinny zapewnić, aby umieszczono na nich wystarczającą liczbę publicznie dostępnych punktów ładowania lub tankowania paliw.*** Punkt ładowania lub tankowania paliw zlokalizowany na terenie nieruchomości prywatnej, która jest dostępna dla ogółu społeczeństwa, powinien być uznawany za ogólnodostępny również w przypadkach, gdy dostęp ograniczony jest do pewnej ogólnej grupy użytkowników, na przykład klientów. Punkty ładowania lub tankowania paliw przeznaczone do systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych powinny być uznawane za ogólnodostępne tylko wtedy, gdy wyraźnie dozwolony jest dostęp do nich użytkowników będących osobami trzecimi. Punkty ładowania lub tankowania paliw zlokalizowane na terenie prywatnych nieruchomości, do których dostęp jest ograniczony do pewnej określonej grupy osób, takie jak parkingi w budynkach biurowych, do których dostęp mają tylko pracownicy lub osoby upoważnione, nie powinny być uznawane za ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17a) Aby uniknąć wszelkich ewentualnych niezamierzonych konsekwencji niniejszego rozporządzenia polegających na zniechęcaniu do rozwoju infrastruktury przeznaczonej do ładowania własnych środków transportowych, na przykład w transporcie publicznym, ogólnodostępne stacje ładowania częściowo przeznaczone dla pojazdów transportu publicznego można uznać za wnoszące wkład w realizację odpowiednich celów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Punkty ładowania przeznaczone do systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych powinny być uznawane za ogólnodostępne tylko wtedy, gdy wyraźnie dozwolony jest dostęp do nich użytkowników będących osobami trzecimi.

Poprawka 19

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17b) W celu zwiększenia wygody konsumentów państwa członkowskie powinny zachęcać operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania lub tankowania paliw do zagwarantowania, aby godziny otwarcia tych punktów i okres świadczenia przez nich usług w pełni zaspokajały potrzeby użytkowników końcowych.

Poprawka 20

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20**

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944⁵² umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania, do ładowania w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego systemu pomiarowego do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie **i racjonalnie ekonomicznie** – oraz zapewniać, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni

Poprawka

(20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944⁵² umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania, do ładowania w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego systemu pomiarowego do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie – oraz zapewniać, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444.

Poprawka

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni

wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne **ładowanie może** w szczególności ułatwić **dalsze** włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż **umożliwia ono** reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Wszystkie punkty ładowania **o normalnej mocy, przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas**, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne **punkty ładowania i punkty ładowania pozasieciowego mogą** w szczególności ułatwić włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego **i zmniejszyć wpływ pojazdów elektrycznych na sieć dystrybucji energii elektrycznej**, gdyż **umożliwiają one** reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Wszystkie punkty ładowania powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Korzystanie zarówno z prywatnej, jak i z ogólnodostępnej infrastruktury ładowania dwukierunkowego mogłoby zachęcać do zakupu pojazdów elektrycznych, ponieważ można ich używać do celów mobilności oraz do magazynowania energii. W związku z tym należy unikać przeszkód legislacyjnych takich jak podwójne opodatkowanie, aby dalej rozwijać wymiar biznesowy ładowania dwukierunkowego, oraz należy udostępnić wystarczającą liczbę prywatnych i ogólnodostępnych stacji ładowania do celów inteligentnego ładowania dwukierunkowego.

Uzasadnienie

Wystarczająca dostępność ładowania dwukierunkowego (V2G) w infrastrukturze prywatnej oraz ogólnodostępnej umożliwia właścicielowi pojazdu wykorzystywanie pojazdu zarówno do celów mobilności, jak i do magazynowania energii. Stwarza zatem zachęty do upowszechniania pojazdów elektrycznych i sprzyja integracji sektora.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21b) Aby zagwarantować, że szybka transformacja w kierunku elektromobilności będzie przebiegać w sposób zrównoważony, Unia powinna objąć czołową pozycję na świecie w obszarze zrównoważonych produktów, technologii, usług i innowacji, w szczególności tych dotyczących społecznie sprawiedliwego, odpowiedzialnego środowiskowo i zrównoważonego łańcucha wartości akumulatorów, łącznie z bezpieczeństwem zatrudnienia i zrównoważonością w przechodzeniu na bezemisyjny i niskoemisyjny sektor transportu drogowego, morskiego i lotniczego.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22) Przy tworzeniu infrastruktury dla pojazdów elektrycznych współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz prawa i obowiązki poszczególnych podmiotów na rynku elektromobilności muszą być zgodne z zasadami ustalonymi na mocy dyrektywy (UE) 2019/944. Oznacza to, że operatorzy systemów dystrybucyjnych **powinny** współpracować na zasadzie niedyskryminacji z **wszelką** osobą tworzącą lub eksploatującą ogólnodostępne punkty ładowania i państwa członkowskie powinny zapewnić, by ramy prawne umożliwiały zawieranie umów na dostawę

(22) Przy tworzeniu infrastruktury **sieciowej i pozasieciowej** dla pojazdów elektrycznych współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz prawa i obowiązki poszczególnych podmiotów na rynku elektromobilności muszą być zgodne z zasadami ustalonymi na mocy dyrektywy (UE) 2019/944. Oznacza to, że operatorzy systemów dystrybucyjnych **powinni** współpracować na zasadzie niedyskryminacji z **każdą** osobą tworzącą lub eksploatującą ogólnodostępne punkty ładowania i państwa członkowskie powinny zapewnić, by ramy prawne umożliwiały

energii elektrycznej w punkcie ładowania z dostawcą innym niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt ładowania. Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępow na mocy art. 66 dyrektywy (UE) 2019/944.

zawieranie umów na dostawę energii elektrycznej w punkcie ładowania z dostawcą innym niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt ładowania. Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępow na mocy art. 66 dyrektywy (UE) 2019/944.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

(23) Tworzenie i eksploatacja punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych powinny przebiegać w warunkach konkurencyjnego rynku ze swobodnym dostępem dla wszystkich stron zainteresowanych tworzeniem lub eksploatacją infrastruktury służącej do ładowania. Ze względu na ograniczenia w zakresie alternatywnych lokalizacji na autostradach istniejące koncesje na autostradach, np. dotyczące konwencjonalnych stacji tankowania paliw lub miejsc obsługi podróżnych są powodem szczególnych obaw, gdyż koncesje mogą być udzielane na bardzo długie okresy, a czasem nie zawierają w ogóle daty zakończenia. Państwa członkowskie powinny dążyć – w miarę możliwości i zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE⁵³ – do udzielania nowych koncesji w drodze przetargu, zwłaszcza w przypadku stacji ładowania zlokalizowanych na istniejących miejscach obsługi podróżnych lub do nich przylegających, aby ograniczyć koszt ich utworzenia i umożliwić nowym podmiotom wejście na rynek.

Poprawka

(23) Tworzenie i eksploatacja punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych powinny przebiegać w warunkach konkurencyjnego rynku ze swobodnym dostępem dla wszystkich stron zainteresowanych tworzeniem lub eksploatacją infrastruktury służącej do ładowania. ***W związku z tym państwa członkowskie powinny zapobiegać pojawianiu się dominujących operatorów infrastruktury ładowania na etapie rozwoju infrastruktury. Władze lokalne i regionalne wspierają ten cel, wyznaczając obszary dla konkurencyjnych podmiotów.*** Ze względu na ograniczenia w zakresie alternatywnych lokalizacji ***dla operatorów infrastruktury ładowania*** na autostradach istniejące koncesje na autostradach, np. dotyczące konwencjonalnych stacji tankowania paliw lub miejsc obsługi podróżnych są powodem szczególnych obaw, gdyż koncesje mogą być udzielane na bardzo długie okresy, a czasem nie zawierają w ogóle daty zakończenia. Państwa członkowskie powinny dążyć – w miarę możliwości i zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE⁵³ – do udzielania nowych koncesji w drodze przetargu, zwłaszcza w

przypadku stacji ładowania zlokalizowanych na istniejących miejscach obsługi podróżnych lub do nich przylegających, aby **zapobiec zajmowaniu terenów zielonych oraz** ograniczyć koszt ich utworzenia i umożliwić nowym podmiotom wejście na rynek. **Można również rozważyć możliwość utworzenia punktów ładowania należących do konkurencyjnych operatorów w miejscach obsługi podróżnych na autostradzie.**

⁵³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

⁵³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Aby wspierać wdrażanie infrastruktury paliw alternatywnych, państwa członkowskie mogą korzystać z szerokiej gamy źródeł finansowania, w szczególności z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/241^{1a}, Instrumentu Wsparcia Technicznego Komisji ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/240^{1b}, instrumentu „Łącząc Europę” ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/115^{1c} oraz z partnerstw i misji w programie „Horyzont Europa”, w szczególności proponowanej misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, której celem jest uczynienie 100 miast neutralnymi dla klimatu do 2030 r. Ponadto Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności ustanowione rozporządzeniem (UE) 2021/1058^{1d} są dostępne w celu wspierania inwestycji

w badania, innowacje i wdrażanie, w szczególności w słabiej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach, a program Invest EU, poprzez segment zrównoważonej infrastruktury, może stymulować dostosowane do przyszłych wyzwań inwestycje w całej Unii Europejskiej, pomóc uruchomić inwestycje prywatne i zapewnić usługi doradcze dla promotorów projektów i operatorów działających w obszarze zrównoważonej infrastruktury i aktywów mobilnych. Poza tym w ostatnich latach grupa EBI zwiększyła wsparcie na rzecz przyspieszenia rozwoju nowszych technologii, takich jak elektromobilność i cyfryzacja, za pomocą Programu na rzecz bardziej ekologicznego transportu i oczekuje się, że EBI będzie nadal oferować szereg struktur finansowania, aby pomóc w przyspieszeniu tego rozwoju. Państwa członkowskie powinny korzystać z tych możliwości finansowania, w szczególności aby wspierać rozwiązania w obszarze transportu publicznego i aktywnej mobilności oraz finansować działania mające pomóc obywatelom dotkniętym ubóstwem energetycznym i ubóstwem związanym z mobilnością.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.

^{1b} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego.

^{1c} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014.

^{1d} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Przejrzystość cenowa **ma** zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem korzystania z usługi ładowania lub tankowania paliw użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni otrzymywać rzetelne informacje dotyczące cen. Cena powinna być podana w przejrzysty sposób, aby umożliwić użytkownikom końcowym identyfikację **poszczególnych składników kosztów**.

Poprawka

(24) Przejrzystość **i przystępność** cenowa **mają** zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem korzystania z usługi ładowania lub tankowania paliw użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni otrzymywać rzetelne informacje dotyczące cen. Cena powinna być podana w przejrzysty sposób **i powinna wskazywać – w stosownych przypadkach – koszt za kWh lub za kg**, aby umożliwić użytkownikom końcowym identyfikację **i przewidzenie łącznego kosztu operacji ładowania lub tankowania**.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24a) Upowszechnienie się pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów wodorowych doprowadzi do znaczącej zmiany wzorców ładowania, przez co informacje dotyczące dostępności punktów ładowania elektrycznego i stacji tankowania paliw będą miały zasadnicze znaczenie dla bezproblemowego podróżowania w całej Unii. Aby zoptymalizować wydajność zarówno planowania podróży, jak i

operacji ładowania lub tankowania paliwa, kierowcom powinno się udzielać kompleksowych informacji na temat dostępności określonych punktów ładowania i tankowania paliw oraz przewidywanego czasu oczekiwania na ładowanie i tankowanie. Dlatego też państwa członkowskie powinny zachęcać operatorów, aby oferowali użytkownikom końcowym możliwości skorzystania z systemów informacyjnych. Takie systemy powinny być precyzyjne, łatwe w obsłudze i dostępne w językach urzędowych danego państwa członkowskiego oraz w języku angielskim.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. Komisja **powinna** monitorować rozwój rynku ładowania. Przy dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Poprawka

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. **Krajowe organy regulacyjne i Komisja powinny** monitorować rozwój rynku ładowania. **Najpóźniej** przy dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

(26) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku. Rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym rozpowszechnienie na dużą skalę pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, jak przewidziano w strategii Komisji w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu⁵⁴. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich, co nie pozwala na poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe cele w zakresie tworzenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić utworzenie wystarczająco gęstej sieci punktów tankowania wodoru wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii lekkich i ciężkich pojazdów napędzanych wodorem.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję

(27) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania

Poprawka

(26) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku. Rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym rozpowszechnienie na dużą skalę pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, jak przewidziano w strategii Komisji w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu⁵⁴. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich, co nie pozwala na poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe cele w zakresie tworzenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić utworzenie wystarczająco gęstej sieci punktów tankowania wodoru wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii lekkich i ciężkich pojazdów napędzanych wodorem **oraz dalekobieżny zbiorowy transport pasażerski.**

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Poprawka

(27) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania

w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub jego pobliżu. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁵⁵ – powinny zapewnić takie stacje tankowania. W obrębie węzłów miejskich organy publiczne powinny rozważyć tworzenie stacji w multimodalnych centrach logistycznych, gdyż nie tylko są one typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich, lecz mogłyby również wydawać wodór na potrzeby innych rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa.

⁵⁵ 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).

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż ***pewien stopień niepewności dotyczącej*** tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe

w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub jego pobliżu. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁵⁵ – powinny zapewnić takie stacje tankowania. W obrębie węzłów miejskich organy publiczne powinny rozważyć tworzenie stacji w multimodalnych centrach logistycznych, gdyż nie tylko są one typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich, lecz mogłyby również wydawać wodór na potrzeby innych rodzajów transportu, takich jak kolej, żegluga śródlądowa ***i dalekobieżny zbiorowy transport pasażerski.***

⁵⁵ 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).

Poprawka

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż ***niepewność dotycząca*** tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe

wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór, który pozwala zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i jest technologią preferowaną przez niektórych producentów pojazdów. W tym celu minimalna liczba stacji tankowania wodoru powinna wydawać, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

⁵⁶ COM(2020) 301 final.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór, który pozwala zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i jest technologią preferowaną przez niektórych producentów pojazdów. W tym celu minimalna liczba stacji tankowania wodoru powinna wydawać, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

⁵⁶ COM(2020) 301 final.

Poprawka

(28a) Należy wspierać skuteczne wdrażanie w państwach członkowskich przewidywanej infrastruktury tankowania wodoru. Będzie to wymagało koordynacji między wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym instytucjami europejskimi, krajowymi i regionalnymi, związkami zawodowymi i przemysłem. Należy również wykorzystać inicjatywy takie jak Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Czystego Wodoru, ustanowione rozporządzeniem Rady (UE) 2021/2085, z myślą o ułatwieniu i pozyskaniu finansowania prywatnego, tak aby osiągnąć odpowiednie cele określone w

niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować **instrumenty płatnicze szeroko stosowane w Unii, w szczególności płatności elektroniczne za pomocą terminali i urządzeń stosowanych do usług płatniczych**. Ta metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

Poprawka

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować **płatności dokonywane za pomocą karty płatniczej lub za pomocą urządzeń posiadających funkcję płatności zbliżeniowej, umożliwiającą odczyt co najmniej kart płatniczych, a w miarę możliwości również dodatkowe instrumenty płatnicze szeroko stosowane w Unii**. Ta metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne. **W celu zagwarantowania możliwości bezproblemowego dokonywania płatności na stacjach ładowania i tankowania paliw w sposób przyjazny dla konsumenta Komisję należy zachęcić do zmiany dyrektywy (UE) 2015/2366, aby zapewnić możliwość dokonywania płatności zbliżeniowych na stacjach ładowania i tankowania paliw.**

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(30a) Aby zadbać o efektywne wykorzystanie infrastruktury ładowania oraz zwiększyć niezawodność i zaufanie konsumentów do elektromobilności, istotne jest zapewnienie, by wszyscy kierowcy, niezależnie od marki samochodu, mogli korzystać z ogólnodostępnych stacji ładowania w przyjazny dla użytkownika i niedyskryminacyjny sposób.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(31) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić wszystkim użytkownikom bezproblemową mobilność i dostępność, w tym również osobom z niepełnosprawnościami i osobom starszym. **Co do zasady** lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby **mogło z nich korzystać jak najwięcej** osób, w szczególności **osoby starsze, osoby** o ograniczonej możliwości poruszania się oraz **osoby** z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół parkingu, zadbanie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, zapewnienie, aby guziki lub ekran stacji ładowania znajdowały się na odpowiedniej wysokości oraz aby waga kabli służących do ładowania i tankowania paliw umożliwiała osobom o ograniczonej sile łatwą ich obsługę. Ponadto interfejs użytkownika odnośnych stacji ładowania

(31) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić wszystkim użytkownikom bezproblemową mobilność i dostępność, w tym również osobom z niepełnosprawnościami i osobom starszym. Lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby **były dostępne i przyjazne w użytkowaniu dla wszystkich** osób, w szczególności **dla osób starszych, osób** o ograniczonej możliwości poruszania się oraz **osób** z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół parkingu, zadbanie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, zapewnienie, aby guziki lub ekran stacji ładowania znajdowały się na odpowiedniej wysokości oraz aby waga kabli służących do ładowania i tankowania paliw umożliwiała osobom o ograniczonej sile łatwą ich obsługę. Ponadto interfejs użytkownika odnośnych stacji ładowania

powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882⁵⁷ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.

⁵⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882⁵⁷ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.

⁵⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję

(32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu mogą zapewnić czystą energię dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i statków żeglugi śródlądowej. Zgodnie z inicjatywą FuelEU Maritime operatorzy kontenerowców i statków pasażerskich powinni przestrzegać przepisów mających na celu ograniczenie emisji ze statków cumujących. Obowiązkowe cele w zakresie rozpowszechnienia powinny zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające zasilanie energią elektryczną z lądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, aby spełnić te wymogi. Zastosowanie tych celów do wszystkich portów morskich sieci TEN-T zapewniłoby równe warunki działania portów.

Poprawka

(32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu, ***stałe lub ruchome***, mogą zapewnić czystą energię dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i statków żeglugi śródlądowej. ***Korzyści dla zdrowia publicznego i klimatu, które wynikają z korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu względem innych opcji, są znaczące z punktu widzenia jakości powietrza na obszarach miejskich zlokalizowanych w okolicy portów.*** Zgodnie z inicjatywą FuelEU Maritime operatorzy kontenerowców i statków pasażerskich powinni przestrzegać przepisów mających na celu ograniczenie emisji ze statków cumujących. Obowiązkowe cele w zakresie rozpowszechnienia powinny zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające zasilanie energią elektryczną z lądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, aby spełnić te wymogi. ***Ponieważ w Unii obowiązują zróżnicowane ramy zarządzania regulujące funkcjonowanie portów***

morskich, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o rozmieszczeniu infrastruktury w odpowiednich terminalach o największej liczbie zawinięć do portu w podziale na poszczególne rodzaje statków.

Zastosowanie tych celów do wszystkich portów morskich sieci TEN-T zapewniłoby równe warunki działania portów. Mając na uwadze koszty i poziom złożoności związany z rozwojem zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich, należy priorytetowo traktować inwestycje w portach oraz, w stosownych przypadkach, między terminalami, gdzie ma to największy sens pod względem wykorzystania infrastruktury, rentowności, redukcji emisji gazów cieplarnianych i ograniczania zanieczyszczenia powietrza oraz przepustowości sieci.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32a) Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wystarczający poziom przetworzenia częstotliwości i rezerwy mocy oraz aby zagwarantować odpowiednią rozbudowę sieci elektroenergetycznej pod względem połączeń i przepustowości, tak żeby możliwe było wystarczające zasilanie energią elektryczną z lądu, pozwalające sprostać zapotrzebowaniu na moc wynikającemu z zasilania energią elektryczną z lądu w portach zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia. W celu zagwarantowania ciągłości państwa członkowskie powinny modernizować sieć i poddawać ją konserwacji, aby była w stanie zaspokajać obecne i przyszłe zwiększone zapotrzebowanie na usługi

zasilania energią elektryczną z lądu w portach. Jeżeli dostarczenie wystarczającej ilości energii elektrycznej pobieranej z lądu jest niemożliwe ze względu na niską wydajność lokalnej sieci zasilającej port, państwo członkowskie powinno skorygować tę sytuację, przy czym nie należy uznawać, że oznacza to niespełnienie wymogów niniejszego rozporządzenia przez port lub przez właściciela lub armatora statku, o ile niewystarczająca wydajność lokalnej sieci zostanie odpowiednio potwierdzona przez zarządzającego siecią.

Poprawka 39

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 32 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32b) Rozwój i wprowadzanie paliw alternatywnych dla sektora morskiego wymaga przyjęcia skoordynowanego podejścia w celu dopasowania podaży i popytu i uniknięcia aktywów osieroconych. Dlatego też w upowszechnianiu paliw alternatywnych, a w szczególności energii elektrycznej pobieranej z lądu, powinny uczestniczyć wszystkie właściwe podmioty publiczne i prywatne, w tym między innymi właściwe organy na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym, władze portowe, operatorzy terminali, operatorzy sieci, operatorzy infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu, właściciele statków oraz inne właściwe podmioty rynku morskiego.

Poprawka 40

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 32 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32c) *Aby zapewnić spójne ramy prawne regulujące stosowanie i wprowadzanie paliw alternatywnych, należy dostosować niniejsze rozporządzenie do rozporządzenia XXXX-XXX [FuelEU Maritime] oraz dyrektywy 2003/96/WE [dyrektywa w sprawie opodatkowania energii]. Dostosowanie to powinno zapewnić, aby przepisom dotyczącym energii elektrycznej pobieranej z lądu towarzyszyły przepisy nakazujące statkom korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu oraz przepisy zachęcające do korzystania z tej energii poprzez zwolnienie z podatku.*

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32d) *Nadanie priorytetu określonym segmentom żeglugi w celu dostarczania i wykorzystywania energii elektrycznej pobieranej z lądu, aby obniżyć poziom emisji z zacumowanych statków, nie powinno zwalniać innych segmentów z obowiązku wnoszenia wkładu na rzecz realizacji celów klimatycznych oraz celów dotyczących osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń. Dlatego też w toku przeglądu niniejszego rozporządzenia Komisja powinna ocenić możliwość rozszerzenia przepisów dotyczących minimalnego poziomu zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T w taki sposób, aby obejmowały one również mniejsze statki i dodatkowe rodzaje statków. Komisja powinna w szczególności zbadać dostępność odpowiednich danych i możliwość redukcji emisji gazów*

cieplarnianych i ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, rozważyć perspektywy rozwoju technologicznego i skuteczność działań służących rozszerzeniu zakresu pod względem korzyści dla klimatu i zdrowia, a także ocenić skalę obciążeń administracyjnych i związanych z nimi konsekwencji finansowych i społecznych. Ponadto Komisja powinna zastanowić się nad możliwością rozszerzenia zakresu obowiązujących przepisów w taki sposób, aby dopuszczały one możliwość korzystania z infrastruktury, która zaopatrywałaby statki na kotwicowisku w energię elektryczną pobieraną z lądu.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32e) Ważne jest, aby unikać aktywów osieroconych i dopilnować, by obecnie realizowane inwestycje publiczne i prywatne były dostosowane do przyszłych wyzwań i przyczyniały się do osiągnięcia celów neutralności klimatycznej zdefiniowanych w Europejskim Zielonym Ładzie. Wprowadzanie energii elektrycznej pobieranej z lądu w portach morskich należy rozpatrywać przy uwzględnieniu obecnego i przyszłego wdrażania równoważnych technologii alternatywnych służących osiągnięciu zerowego poziomu emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń, w szczególności technologii zapewniających redukcję emisji zarówno ze statków cumujących, jak i podczas żeglugi.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję

(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp należących do Unii. Potencjał produkcji mocy elektrycznej **na tych wyspach** może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku **wyspy** powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 35

Poprawka

(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp należących do Unii, **a także regionów najbardziej oddalonych, w przypadku których transport morski wykorzystuje się do działalności turystycznej.** Ich potencjał produkcji mocy elektrycznej może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku **terytoria te** powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Tekst proponowany przez Komisję

(35) Sieć bazowa punktów tankowania LNG w portach morskich powinna być dostępna do 2025 r. Punkty tankowania LNG obejmują terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki.

Poprawka

(35) Sieć bazowa punktów tankowania LNG, **wodoru i amoniaku** w portach morskich powinna być dostępna do 2025 r. **Wdrażanie infrastruktury LNG ze względu na przejściowy charakter tego paliwa powinno być kształtowane przez popyt, aby uniknąć aktywów osieroconych i niewykorzystanej przepustowości.** Punkty tankowania LNG obejmują terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki.

Poprawka 45

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36**

Tekst proponowany przez Komisję

(36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych powinno zastąpić paliwo ciekłe, zużywane przez samoloty, czystszy źródłem energii elektrycznej (korzystanie z pomocniczego źródła zasilania) lub naziemnego źródła zasilania. **Powinno to zmniejszyć** emisję zanieczyszczeń i hałasu, **poprawić** jakość powietrza i **zmniejszyć** wpływ na zmianę klimatu. Wszystkie operacje zarobkowego transportu lotniczego powinny zatem mieć możliwość korzystania z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach lotu lub stanowiskach **poza portem lotniczym** w portach lotniczych sieci TEN-T.

Poprawka

(36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych powinno zastąpić paliwo ciekłe, zużywane przez samoloty, czystszy źródłem energii elektrycznej (korzystanie z pomocniczego źródła zasilania) lub naziemnego źródła zasilania. **We wszystkich operacjach transportu zarobkowego wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia należy zatem korzystać z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju w portach lotniczych na stanowiskach lotu lub stanowiskach oddalonych. Ponadto, aby komercyjne pasażerskie statki powietrzne całkowicie wyłączyły silniki podczas postoju, należy rozważyć zastosowanie systemów dostarczania klimatyzowanego powietrza do wentylacji (PCA) w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T. Ograniczyłyby to emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawiłyby jakość powietrza i zmniejszyłyby wpływ na zmianę klimatu.** Wszystkie operacje zarobkowego transportu lotniczego powinny zatem mieć możliwość

korzystania z zewnętrznego zasilania energią elektryczną *i systemów dostarczania klimatyzowanego powietrza do wentylacji* podczas postoju na stanowiskach lotu lub stanowiskach *oddalonych* w portach lotniczych sieci TEN-T.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję

(37) Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2014/94/UE państwa członkowskie ustanowiły krajowe ramy polityki przedstawiające ich plany i cele, aby zapewnić osiągnięcie tych celów. Zarówno ocena krajowych ram polityki, jak i ocena dyrektywy 2014/94/UE uwydatniły potrzebę większych ambicji i bardziej skoordynowanego podejścia wśród państw członkowskich w perspektywie oczekiwanego przyspieszenia w zakresie upowszechniania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, w szczególności pojazdów elektrycznych. Aby spełnić ambicje Europejskiego Zielonego Ładu będą **ponadto** potrzebne **alternatywne dla paliw kopalnych** rozwiązania we wszystkich rodzajach transportu. Należy dokonać przeglądu krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych celach. Zmienione ramy powinny również uwzględniać wszystkie rodzaje transportu, w tym te, dla których nie istnieją obowiązkowe cele w zakresie wdrażania.

Poprawka

(37) Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2014/94/UE państwa członkowskie ustanowiły krajowe ramy polityki przedstawiające ich plany i cele, aby zapewnić osiągnięcie tych celów. Zarówno ocena krajowych ram polityki, jak i ocena dyrektywy 2014/94/UE uwydatniły potrzebę większych ambicji i bardziej skoordynowanego podejścia wśród państw członkowskich w perspektywie oczekiwanego przyspieszenia w zakresie upowszechniania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, w szczególności pojazdów elektrycznych. **Ponadto** aby spełnić ambicje Europejskiego Zielonego Ładu **i zrealizować cele klimatyczne Unii, należy stopniowo wycofywać paliwa kopalne**, będą **też** potrzebne **zrównoważone alternatywne** rozwiązania we wszystkich rodzajach transportu. Należy dokonać przeglądu krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać, w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych celach. **Krajowe ramy polityki powinny opierać się na analizie terytorialnej wskazującej różne potrzeby oraz uwzględniającej, w stosownych przypadkach, istniejące regionalne i lokalne plany rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania. Aby zapewnić**

pełną dostępność tego rodzaju infrastruktury, należy odpowiednio uwzględnić obszary wiejskie. Ponadto zmienione ramy powinny również uwzględniać wszystkie rodzaje transportu, w tym te, dla których nie istnieją obowiązkowe cele w zakresie wdrażania.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 38

Tekst proponowany przez Komisję

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury.

Poprawka

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny *zostać dostosowane do unijnych celów klimatycznych i obejmować szczegółowe udziały w rynku i w ruchu, w szczególności ruchu tranzytowym, częste monitorowanie i ocenę danych zapewniających prognozy rynkowe 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 *związanych z koniecznością zapewnienia sprawiedliwej społecznie transformacji oraz potrzeb* małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury. *W zmienionych krajowych ramach polityki należy w jak największym stopniu uwzględniać zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim”. Państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę niedawno opublikowane zalecenie i wytyczne dotyczące wdrażania tej zasady, w których wyjaśniono, w jaki sposób decyzje dotyczące planowania, polityki i*

inwestycji mogą ograniczyć zużycie energii w wielu kluczowych sektorach, w tym w sektorze transportu.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 39

Tekst proponowany przez Komisję

(39) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.

Poprawka

(39) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi *i władzami regionalnymi i lokalnymi.*

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 40

Tekst proponowany przez Komisję

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe **ram** polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinakach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu

Poprawka

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe **ramy** polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski *i* żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinakach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu

infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, które nie będą elektryfikowane. Na podstawie tych strategii Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie większej liczby obowiązkowych celów dla tych sektorów.

infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, które nie będą elektryfikowane. Na podstawie tych strategii **oraz z uwzględnieniem danych na temat krajowych udziałów w rynku i w ruchu oraz prognoz rynkowych** Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie większej liczby obowiązkowych celów dla tych sektorów.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 40 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(40a) Choć zaledwie około 56 % istniejącej europejskiej sieci kolejowej jest zelektryfikowane, pociągi napędzane energią elektryczną odpowiadają za ponad 80 % łącznej liczby przebytych pociągokilometrów. Szacuje się jednak, że obecnie w użyciu jest wciąż około 6 000 pociągów spalinowych. Ponieważ są one zależne od paliw kopalnych, generują emisje gazów cieplarnianych i przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza. W związku z tym niezbędny i pilnie potrzebny jest dalszy rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w sektorze kolejowym w celu wycofania pociągów zasilanych paliwami kopalnymi, aby sprawić, żeby wszystkie sektory transportu miały udział w przejściu na gospodarkę neutralną dla klimatu. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu należy wyznaczyć konkretne cele w tym zakresie. Sektor kolejowy ma do dyspozycji różne technologie umożliwiające rezygnację z pociągów spalinowych, w tym bezpośrednią elektryfikację, pociągi o napędzie akumulatorowym i korzystanie z rozwiązań opartych na wodorze w

przypadkach, w których bezpośrednia elektryfikacja danego odcinka jest niemożliwa ze względów związanych z rentownością świadczonej usługi. Rozwój tych technologii wymaga rozmieszczenia odpowiedniej infrastruktury ładowania i tankowania w państwach członkowskich. Przed rozmieszczeniem takiej infrastruktury państwa członkowskie powinny uważnie wybrać najlepsze lokalizacje, w których powinna ona powstać, a w szczególności rozważyć możliwość jej rozmieszczenia w ośrodkach multimodalnych i węzłach miejskich. Podczas podejmowania decyzji dotyczących planowania i inwestycji należy w pełni uwzględnić zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim”.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres **zachęt** i **środków** regulacyjnych i **pozaregulacyjnych**, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 41 b (nowy)

Poprawka

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres **rynkowych** i regulacyjnych **zachęt** i **środków**, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z **władzami regionalnymi i lokalnymi oraz** podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu **i finansowaniu** rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

(41b) Państwa członkowskie powinny wprowadzić systemy zachęt i podjąć wszelkie niezbędne działania w celu promowania zrównoważonych rodzajów transportu. Szczególny nacisk należy położyć na rolę władz lokalnych lub regionalnych, które mogą ułatwić upowszechnienie pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne poprzez specjalne zachęty podatkowe, zamówienia publiczne lub lokalne przepisy ruchu drogowego.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 42

(42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁵⁸ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na czyste ekologicznie i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych **ramy** polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury przeznaczonej dla autobusów. Państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla

(42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁵⁸ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na czyste ekologicznie i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych **ram** polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury przeznaczonej dla autobusów. Państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla

czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym.

bezemisyjnych autobusów i autokarów oraz dla wspólnego użytkowania samochodów osobowych na drogach, a także powinny mieć możliwość zaliczać rozwój takiej infrastruktury na poczet realizacji celów określonych w niniejszym rozporządzeniu.

⁵⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

⁵⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 43

Tekst proponowany przez Komisję

(43) Mając na uwadze rosnącą różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych oraz ciągły wzrost mobilności drogowej obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie użytkownikom pojazdów jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w punktach tankowania paliw oraz zgodności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych do obrotu **przed dniem 18 listopada 2016 r.**

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 44

Poprawka

(43) Mając na uwadze rosnącą różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych oraz ciągły wzrost mobilności drogowej obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie użytkownikom pojazdów jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w punktach tankowania paliw oraz zgodności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych do obrotu **wcześniej.**

Tekst proponowany przez Komisję

(44) Proste i łatwo porównywalne informacje o cenach różnych paliw mogłyby odgrywać istotną rolę w umożliwieniu użytkownikom pojazdów lepszej oceny relatywnych kosztów poszczególnych paliw dostępnych na rynku. Porównanie ceny jednostkowej określonych paliw alternatywnych i paliw konwencjonalnych, wyrażone jako „cena paliwa na 100 km”, powinno zatem być prezentowane w celach informacyjnych na wszystkich odnośnych stacjach paliw.

Poprawka

(44) Proste i łatwo porównywalne informacje o cenach różnych paliw mogłyby odgrywać istotną rolę w umożliwieniu użytkownikom pojazdów lepszej oceny relatywnych kosztów poszczególnych paliw dostępnych na rynku. Porównanie ceny jednostkowej określonych paliw alternatywnych i paliw konwencjonalnych, wyrażone jako „cena paliwa na 100 km”, powinno zatem być prezentowane w celach informacyjnych na wszystkich odnośnych stacjach paliw. ***Konsumentom należy wyjaśnić, że zaprezentowany wynik porównania cen dotyczy średnich cen paliwa w danym państwie członkowskim, które mogą różnić się od cen faktycznie obowiązujących na danej stacji paliw. Ponadto na potrzeby ładowania energii elektrycznej i tankowania wodoru na zasadzie ad hoc należy również podać obowiązującą na danej stacji paliw cenę za, odpowiednio, kWh energii elektrycznej i kg wodoru.***

Poprawka 56

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 46**

Tekst proponowany przez Komisję

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich.

Poprawka

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich.

Dane należy zatem dostarczać zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁵⁹ do krajowych punktów dostępu.

Dane należy zatem dostarczać **jako dane otwarte** zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁵⁹ do krajowych punktów dostępu. ***W przypadku usług umożliwiających bezproblemowe podróżowanie po całej Unii należy również stworzyć ogólnounijny system, który będzie importował znormalizowane informacje z systemów krajowych. Dlatego też Komisja powinna stworzyć wspólny europejski punkt dostępu na szczeblu Unii, który pełniłby funkcję bramy danych dla użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności, umożliwiającej łatwy dostęp do odpowiednich danych przechowywanych w krajowych punktach dostępu. Taki punkt powinien w miarę możliwości być kompatybilny i interoperacyjny z istniejącymi systemami informacyjnymi i rezerwacyjnymi opracowanymi przez państwa członkowskie. Europejski punkt dostępu powinien ułatwić konsumentom porównywanie cen stosowanych przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw na rynku wewnętrznym i dostarczać użytkownikom informacje na temat dostępności, czasu oczekiwania i pozostałej zdolności w zakresie paliw alternatywnych punktów tankowania i ładowania. Może to pomóc w zapobieżeniu zakłóceniom w ruchu i poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wspomniane informacje powinny być udostępniane za pośrednictwem ogólnodostępnego, aktualnego, przyjaznego dla użytkownika, przystępnego i wielojęzycznego interfejsu na szczeblu UE.***

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z odpowiednimi grupami ekspertów, **a** w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane lub wykonawcze na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z **szerokim gronem organizacji i zainteresowanych stron, w tym m.in. z grupami konsumentów, gminami, miastami i regionami, a także z** odpowiednimi grupami ekspertów, w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane lub wykonawcze na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 53

Tekst proponowany przez Komisję

(53) Infrastruktura paliw alternatywnych jest dziedziną, która szybko się rozwija. Brak wspólnej specyfikacji technicznej stoi na przeszkodzie utworzeniu jednolitego rynku infrastruktury paliw alternatywnych. Komisja powinna zatem posiadać uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu formułowania specyfikacji technicznej w obszarach, w których brakuje niezbędnej wspólnej specyfikacji technicznej. W szczególności taka specyfikacja powinna dotyczyć komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania, komunikacji między punktem ładowania

Poprawka

(53) Infrastruktura paliw alternatywnych jest dziedziną, która szybko się rozwija. Brak wspólnej specyfikacji technicznej stoi na przeszkodzie utworzeniu jednolitego rynku infrastruktury paliw alternatywnych. Komisja powinna zatem posiadać uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu formułowania specyfikacji technicznej w obszarach, w których brakuje niezbędnej wspólnej specyfikacji technicznej. W szczególności taka specyfikacja powinna dotyczyć komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania, komunikacji między punktem ładowania

a systemem zarządzania oprogramowaniem do ładowania (komunikacja wewnętrzna), komunikacji związanej z usługą roamingu dostępną w pojeździe elektrycznym oraz komunikacji z siecią elektroenergetyczną. Należy również określić odpowiednie ramy zarządzania i role poszczególnych uczestników ekosystemu komunikacji pojazd-sieć. **Ponadto należy wziąć** pod uwagę nowe osiągnięcia technologiczne, takie jak systemy dróg elektrycznych (ERS). Jeżeli chodzi o dostarczanie danych, należy przewidzieć dodatkowe rodzaje danych i specyfikację techniczną dotyczącą formatu, częstotliwości i jakości danych na potrzeby zapewnienia ich dostępności i przejrzystości.

a systemem zarządzania oprogramowaniem do ładowania (komunikacja wewnętrzna), komunikacji związanej z usługą roamingu dostępną w pojeździe elektrycznym oraz komunikacji z siecią elektroenergetyczną, **przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa i ochrony danych konsumentów**. Należy również **szybko** określić odpowiednie ramy zarządzania i role poszczególnych uczestników ekosystemu komunikacji pojazd-sieć, **biorąc jednocześnie** pod uwagę **i wspierając** nowe osiągnięcia technologiczne **o wysokim potencjale w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych**, takie jak systemy dróg elektrycznych (ERS), **w szczególności rozwiązania w obszarze ładowania indukcyjnego i ładowania za pośrednictwem napowietrznej linii trakcyjnej**. Jeżeli chodzi o dostarczanie danych, należy przewidzieć dodatkowe rodzaje danych i specyfikację techniczną dotyczącą formatu, częstotliwości i jakości danych na potrzeby zapewnienia ich dostępności i przejrzystości. **Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.**

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 54 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(54a) Biorąc pod uwagę, że niniejsze rozporządzenie spowoduje dodatkowe koszty przestrzegania przepisów w sektorach, których dotyczy, należy podjąć działania kompensacyjne, aby zapobiec wzrostowi ogólnego poziomu obciążeń regulacyjnych. Komisja powinna w związku z tym być zobowiązana do przedstawienia, przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, wniosków kompensujących obciążenia regulacyjne wynikające z niniejszego rozporządzenia w drodze zmiany lub uchylecia przepisów w innych rozporządzeniach UE, generujących zbędne koszty przestrzegania przepisów w sektorach, których to dotyczy.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W niniejszym rozporządzeniu określa się **obowiązkowe** krajowe cele ogólne dotyczące rozwoju wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, statków wodnych i statków powietrznych podczas postoju. W niniejszym rozporządzeniu określono wspólną specyfikację techniczną i wymogi w zakresie informacji dla użytkowników i dostarczania danych oraz wymogi dotyczące płatności w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych.

1. W niniejszym rozporządzeniu określa się **minimalne** krajowe cele ogólne dotyczące rozwoju wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, statków wodnych, **pociągów** i statków powietrznych podczas postoju. W niniejszym rozporządzeniu określono wspólną specyfikację techniczną i wymogi w zakresie informacji dla użytkowników i dostarczania danych oraz wymogi dotyczące płatności w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się mechanizm sprawozdawczości na potrzeby rozwoju współpracy i zapewnienia dokładnego śledzenia postępów. Mechanizm ten obejmuje stosowanie usystematyzowanej, przejrzystej metody iteracyjnej z udziałem Komisji i państw członkowskich do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki oraz ich późniejszego wdrożenia i powiązanych działań Komisji.

Poprawka

3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się mechanizm sprawozdawczości na potrzeby rozwoju współpracy i zapewnienia dokładnego śledzenia postępów. Mechanizm ten obejmuje stosowanie usystematyzowanej, przejrzystej metody iteracyjnej z **wielopoziomowym zarządzaniem z udziałem Komisji, państw członkowskich oraz władz regionalnych i lokalnych** do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki, z **uwzględnieniem istniejących lokalnych i regionalnych strategii wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych**, oraz ich późniejszego wdrożenia i powiązanych działań Komisji.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) „wzdłuż sieci TEN-T” oznacza w odniesieniu do stacji ładowania elektrycznego i stacji tankowania wodoru, że znajdują się one w obrębie sieci TEN-T lub w odległości 1,5 km jazdy od najbliższego zjazdu z drogi należącej do sieci TEN-T;

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 3 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) „paliwa alternatywne wykorzystywane w pojazdach

a) „paliwa alternatywne wykorzystywane w **bezemisyjnych**

bezemisyjnych”:

pojazdach, *statkach wodnych i statkach powietrznych”:*

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 3 – litera b – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– paliwa z biomasy i biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 27 i 33 dyrektywy (UE) 2018/2001,

– paliwa z biomasy, **w tym biogaz**, i biopaliwa zdefiniowane w art. 2 pkt 27, **28** i 33 dyrektywy (UE) 2018/2001,

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 3 – litera c – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) „alternatywne paliwa kopalne” stosowane na etapie przejściowym:

c) „alternatywne paliwa kopalne” stosowane na **ograniczonym czasowo** etapie przejściowym:

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a) „obywatelska społeczność energetyczna” oznacza społeczność zdefiniowaną w art. 2 pkt 11 dyrektywy (UE) 2019/944;

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit -1 – punkt 17

Tekst proponowany przez Komisję

17) „system dróg elektrycznych” oznacza instalację fizyczną wzdłuż drogi umożliwiającą **dostarczanie** energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego **będącego w ruchu**;

Poprawka

17) „system dróg elektrycznych” oznacza instalację fizyczną wzdłuż drogi umożliwiającą **przesyłanie** energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego, **aby dostarczyć temu pojazdowi energię niezbędną do jego napędzania lub dynamicznego ładowania**;

Poprawka 68

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 17 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

17a) „dynamiczne ładowanie” oznacza ładowanie akumulatora pojazdu elektrycznego w czasie, gdy pojazd jest w ruchu;

Poprawka 69

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

19a) „efektywność energetyczna przede wszystkim” oznacza „efektywność energetyczną przede wszystkim” zdefiniowaną w art. 2 pkt 18 rozporządzenia (UE) 2018/1999;

Poprawka 70

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 19 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

19b) „neutralność pod względem technologicznym” oznacza „neutralność

pod względem technologicznym” w rozumieniu motywu 25 dyrektywy (UE) 2018/1972;

Poprawka 71

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 35 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

35a) „karta płatnicza” oznacza usługę płatniczą, która wykorzystuje fizyczną i cyfrową kartę debetową lub kredytową oraz obejmuje karty płatnicze zapisane w aplikacji na smartfony;

Poprawka 72

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 35 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

35b) „usługa płatnicza” oznacza „usługę płatniczą” zdefiniowaną w art. 4 pkt 3 dyrektywy (UE) 2015/2366;

Poprawka 73

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 37 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

37a) „system klimatyzacji wstępnej” oznacza stały lub ruchomy system w portach lotniczych zapewniający zewnętrzny dopływ klimatyzowanego powietrza w celu chłodzenia, wentylacji lub ogrzewania kabin statków powietrznych podczas postoju;

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 38

Tekst proponowany przez Komisję

38) „ogólnodostępna” infrastruktura paliw alternatywnych oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa, niezależnie od tego, czy znajduje się ona na terenie publicznym czy prywatnym, czy obowiązują ograniczenia lub warunki wstępu na dany teren lub do danego obiektu oraz niezależnie od mających zastosowanie warunków użytkowania danej infrastruktury paliw alternatywnych;

Poprawka

38) „ogólnodostępna” infrastruktura paliw alternatywnych oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa, **w tym osób o ograniczonej możliwości poruszania się**, niezależnie od tego, czy znajduje się ona na terenie publicznym czy prywatnym, czy obowiązują ograniczenia lub warunki wstępu na dany teren lub do danego obiektu oraz niezależnie od mających zastosowanie warunków użytkowania danej infrastruktury paliw alternatywnych;

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 40

Tekst proponowany przez Komisję

40) „ładowanie na zasadzie ad hoc” oznacza usługę ładowania nabytą przez użytkownika końcowego bez konieczności zarejestrowania się u operatora danego punktu ładowania, zawarcia z nim pisemnej umowy lub nawiązania z nim dłuższych stosunków handlowych wykraczających poza zwykły zakup usługi;

Poprawka

40) „ładowanie na zasadzie ad hoc” oznacza usługę ładowania nabytą przez użytkownika końcowego bez konieczności zarejestrowania się u operatora danego punktu ładowania, zawarcia z nim pisemnej umowy lub nawiązania z nim dłuższych stosunków handlowych, **lub elektronicznego zalogowania się, lub zalogowania się do usług pośrednictwa internetowego** wykraczających poza zwykły zakup usługi;

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 41

Tekst proponowany przez Komisję

41) „punkt ładowania” oznacza stały lub ruchomy interfejs, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego i który może być wyposażony w jedno złącze lub większą ich liczbę w celu zapewnienia obsługi różnych rodzajów złączy, ale za pomocą którego można ładować jednocześnie tylko jeden pojazd elektryczny, z wyłączeniem urządzeń o mocy wyjściowej mniejszej lub równej 3,7 kW, których zasadniczym celem nie jest ładowanie pojazdów elektrycznych;

Poprawka

41) „punkt ładowania” oznacza stały lub ruchomy interfejs, **dostępny za pośrednictwem sieci lub poza siecią**, który umożliwia dostarczanie energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego i który może być wyposażony w jedno złącze lub większą ich liczbę w celu zapewnienia obsługi różnych rodzajów złączy, ale za pomocą którego można ładować jednocześnie tylko jeden pojazd elektryczny, z wyłączeniem urządzeń o mocy wyjściowej mniejszej lub równej 3,7 kW, których zasadniczym celem nie jest ładowanie pojazdów elektrycznych;

Poprawka 77

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 49**

Tekst proponowany przez Komisję

49) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe;

Poprawka

49) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe **lub jednym statku**;

Poprawka 78

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 54 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

54a) „społeczność energetyczna działająca w zakresie energii odnawialnej” oznacza społeczność zdefiniowaną w art. 2 pkt 16 dyrektywy (UE) 2018/2001;

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 56

Tekst proponowany przez Komisję

56) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking i miejsce obsługi podróżnych, o których mowa w art. 17 pkt 1 lit. b), przeznaczone do nocnego parkowania pojazdów ciężkich;

Poprawka

56) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking i miejsce obsługi podróżnych, o których mowa w art. 17 pkt 1 lit. b) **rozporządzenia (UE) nr 1315/2013**, przeznaczone do nocnego parkowania pojazdów ciężkich **i certyfikowane zgodnie z przepisami art. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006**;

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 57

Tekst proponowany przez Komisję

57) „statek cumujący” oznacza statek *cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757*;

Poprawka

57) „statek cumujący” oznacza statek, **który jest w bezpieczny sposób zacumowany przy nabrzeżu w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego, podczas załadunku, rozładunku lub wprowadzenia na pokład, wysadzenia lub kwaterowania pasażerów, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku lub pasażerów**;

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 58

Tekst proponowany przez Komisję

58) „zasilanie energią elektryczną z łądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem

Poprawka

58) „zasilanie energią elektryczną z łądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem

znormalizowanego urządzenia;

*znormalizowanych instalacji stałych,
pływających lub mobilnych;*

Poprawka 82

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

66a) „ośrodek multimodalny” oznacza infrastrukturę usług w zakresie mobilności, taką jak stacje i terminale kolejowe, drogowe, lotnicze, morskie i śródlądowe, która umożliwia wykonywanie „transportu multimodalnego” zdefiniowanego w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

Poprawka 83

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

66b) „pojazdy kategorii L” oznaczają dwu-, trzy- i czterokołowe pojazdy silnikowe skategoryzowane w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 i załączniku I, łącznie z rowerami z napędem, dwu- i trzykołowymi motorowerami, dwu- i trzykołowymi motocyklami, motocyklami z wózkami bocznymi, lekkimi i ciężkimi czterokołowcami drogowymi oraz lekkimi i ciężkimi czterokołowcami.

Poprawka 84

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 2**

Tekst proponowany przez Komisję

– oddawane do użytku na ich terytorium ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich zapewniały wystarczającą moc wyjściową dla tych pojazdów.

Poprawka

– oddawane do użytku na ich terytorium, **w sposób sprzyjający równowadze terytorialnej i podróżom multimodalnym**, ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich zapewniały wystarczającą moc wyjściową dla tych pojazdów;

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– **oddano do użytku dostateczną liczbę ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów lekkich na drogach publicznych na obszarach mieszkalnych, gdzie pojazdy zazwyczaj parkują przez dłuższy czas;**

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– **dostateczna liczba ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów lekkich była przystosowana do ładowania inteligentnego i dwukierunkowego;**

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– **zapewnione było przyłączenie do**

sieci i jej przepustowość.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **1** kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; **oraz**

Poprawka

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **3** kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, **jeżeli odsetek w całej przewidywanej flocie pojazdów lekkich, jaki stanowią lekkie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym w tym państwie członkowskim, wynosi mniej niż 1 %;**

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości 2,5 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów lekkich w tym państwie członkowskim wynosi 1 % lub więcej niż 1 %, ale mniej niż 2,5 %;

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 2 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów lekkich w tym państwie członkowskim wynosi 2,5 % lub więcej niż 2,5 %, ale mniej niż 5 %;

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ac) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1,5 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów lekkich w tym państwie członkowskim wynosi 5 % lub więcej niż 5 %, ale mniej niż 7,5 %; oraz

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ad) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek lekkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów lekkich w tym państwie członkowskim wynosi 7,5 % lub więcej;

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **0,66** kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania.

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **2** kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, **jeżeli odsetek pojazdów elektrycznych w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów w tym państwie członkowskim wynosi mniej niż 1 %;**

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na

terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1,65 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek pojazdów elektrycznych w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów w tym państwie członkowskim wynosi 1 % lub więcej niż 1 %, ale mniej niż 2,5 %;

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1,33 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek pojazdów elektrycznych w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów w tym państwie członkowskim wynosi 2,5 % lub więcej niż 2,5 %, ale mniej niż 5 %;

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bc) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek pojazdów elektrycznych w stosunku do całej

przewidywanej floty pojazdów w tym państwie członkowskim wynosi 5 % lub więcej niż 5 %, ale mniej niż 7,5 %; oraz

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bd) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 0,66 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli odsetek pojazdów elektrycznych w stosunku do całej przewidywanej floty pojazdów w tym państwie członkowskim wynosi 7,5 % lub więcej.

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Bez uszczerbku dla ust. 1 akapit drugi lit. a) państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie na poziomie krajowym infrastruktury ładowania o minimalnych poziomach docelowych mocy wyjściowej wystarczającej dla:

- 3 % całej przewidywanej floty pojazdów lekkich do 31 grudnia 2027 r.,*
- 5 % całej przewidywanej floty lekkich pojazdów do 31 grudnia 2030 r.*

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

Poprawka

a) wzdłuż sieci bazowej **i sieci kompleksowej** TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **300** kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW;

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **300** kW;

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW;

Poprawka

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **900** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

skreśla się

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i zawiera co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;

(ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W przypadku szybkiego upowszechnienia na rynku pojazdów elektrycznych w dowolnym odnośnym okresie sprawozdawczym państwa członkowskie powinny odpowiednio skrócić terminy określone w ust. 2 oraz odpowiednio zwiększyć poziomy docelowe dla stref ładowania.

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Jeżeli koszty są niewspółmierne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych, państwa członkowskie mogą odstąpić od stosowania przepisów ust. 1 i 2 niniejszego artykułu w odniesieniu do:

a) regionów najbardziej oddalonych Unii, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej; lub

b) wysp, które nie są połączone z kontynentalnymi sieciami energetycznymi, objętych definicją małych systemów połączonych lub małych systemów wydzielonych zgodnie z dyrektywą 2019/944.

W takich przypadkach państwa członkowskie przekazują Komisji uzasadnienie swojej decyzji i udostępniają wszystkie istotne informacje w krajowych ramach polityki.

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego Komisja może przyznać zwolnienie z wymogu przewidzianego w ust. 2 w odniesieniu do dróg należących do sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dobowym nieprzekraczającym 2 000 pojazdów lekkich, jeżeli społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści. W przypadku przyznania takiego zwolnienia państwo członkowskie może rozmieścić wzdłuż takich dróg pojedyncze ogólnodostępne strefy ładowania obsługujące oba kierunki ruchu, pod

warunkiem że dana strefa ładowania jest łatwo dostępna z obu kierunków ruchu, i przy spełnieniu przewidzianych w ust. 2 wymogów dotyczących odległości, całkowitej mocy wyjściowej strefy, liczby punktów oraz mocy wyjściowej poszczególnych punktów dla danego kierunku jazdy. Komisja przyznaje tego rodzaju zwolnienia w należycie uzasadnionych przypadkach po zbadaniu uzasadnionego wniosku złożonego przez państwo członkowskie.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2d. Na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego Komisja może przyznać zwolnienie z wymogu dotyczącego maksymalnej odległości przewidzianego w ust. 2 niniejszego artykułu w odniesieniu do dróg należących do sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dobowym nieprzekraczającym 1 500 pojazdów lekkich, jeżeli społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści. W przypadku przyznania takiego zwolnienia państwo członkowskie może zwiększyć maksymalną odległość między punktami ładowania do 100 km. Komisja przyznaje tego rodzaju zwolnienia w należycie uzasadnionych przypadkach po zbadaniu uzasadnionego wniosku złożonego przez państwo członkowskie.

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2e. *Na obszarach gęsto zaludnionych i w regionach, w których brakuje miejsc parkingowych niepołożonych przy ulicach, lub w regionach o wysokim wskaźniku rejestracji lekkich pojazdów elektrycznych państwa członkowskie dopilnowują odpowiedniego zwiększenia liczby ogólnodostępnych stacji ładowania, aby zapewnić niezbędną infrastrukturę i wspierać rozwój rynku.*

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Sąsiadujące państwa członkowskie **zapewniają**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka

3. Sąsiadujące państwa członkowskie **przyjmują niezbędne środki w celu zapewnienia**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. *Komisja przyjmuje niezbędne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza krajami kandydującymi oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze tranzytowe łączące państwa członkowskie.*

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **1 400** kW i będzie zawierać co najmniej **jedną stację** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **2 000** kW i będzie zawierać co najmniej **dwie stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **800** kW;

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **3 500** kW i zawiera co najmniej **dwie** stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **5 000** kW i zawiera co najmniej **cztery** stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **800** kW;

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **1 400** kW i zawiera co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **2 000** kW i zawiera co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **800** kW;

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 1 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **3 500** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) do dnia 1 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **5 000** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **800** kW;

Poprawka

ba) na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego Komisja może przyznać zwolnienie z wymogu przewidzianego w ust. 1 w odniesieniu do dróg należących do sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dobowym nieprzekraczającym 800 pojazdów ciężkich, jeżeli społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści. W przypadku przyznania takiego zwolnienia państwo członkowskie może rozmieścić wzdłuż takich dróg pojedyncze ogólnodostępne strefy ładowania obsługujące oba kierunki ruchu, pod warunkiem że dana strefa ładowania jest łatwo dostępna z obu kierunków ruchu, i przy spełnieniu przewidzianych w ust. 1 wymogów dotyczących odległości, całkowitej mocy wyjściowej strefy, liczby punktów oraz mocy wyjściowej poszczególnych punktów dla danego kierunku jazdy. Komisja przyznaje tego rodzaju zwolnienia w należycie uzasadnionych przypadkach po zbadaniu uzasadnionego wniosku złożonego przez państwo członkowskie;

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) na uzasadniony wniosek państwa członkowskiego Komisja może przyznać zwolnienie z wymogu dotyczącego maksymalnej odległości przewidzianego w ust. 1 niniejszego artykułu w odniesieniu do dróg należących do sieci TEN-T o całkowitym średnim rocznym ruchu dobowym nieprzekraczającym 600 pojazdów ciężkich, jeżeli społeczno-gospodarcze koszty danej infrastruktury przewyższają korzyści. W przypadku przyznania takiego zwolnienia państwo członkowskie może zwiększyć maksymalną odległość między punktami ładowania do 100 km. Komisja przyznaje tego rodzaju zwolnienia w należycie uzasadnionych przypadkach po zbadaniu uzasadnionego wniosku złożonego przez państwo członkowskie;

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) do dnia 31 grudnia **2030** r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu **zostanie zainstalowana** co najmniej **jedna stacja ładowania przeznaczona** dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW;

c) do dnia 31 grudnia **2027** r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu **zostaną zainstalowane** co najmniej **dwie stacje ładowania przeznaczone** dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW, **umożliwiające inteligentne i dwukierunkowe ładowanie;**

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu zostaną zainstalowane co najmniej cztery stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW, umożliwiające inteligentne i dwukierunkowe ładowanie;

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW;

d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **1400** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka 119

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **1 200** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150**

e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **3500** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350**

kW.

kW;

Poprawka 120

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. *Oprócz wymogów określonych w ust. 1 lit. a) i b) zastosowanie mają wymogi, o których mowa w ust. 1 lit. c), ca), d) i e).*

Poprawka 121

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. *Gdy wspólne specyfikacje techniczne będą dostępne i uzupełnione zgodnie z załącznikiem II w ramach przeglądu niniejszego rozporządzenia na podstawie art. 22, Komisja rozważy, czy zwiększyć indywidualną moc wyjściową, o której mowa w ust. 1 lit. a), b), d) i e).*

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1c. *Państwa członkowskie zapewniają niezbędne przyłączenie do sieci elektroenergetycznej i niezbędną przepustowość tej sieci. Dlatego też państwa członkowskie powinny, we współpracy z właściwymi zainteresowanymi stronami, przeprowadzić przed 2025 r. analizę w celu oceny i zaplanowania niezbędnych*

wzmocnień sieci elektroenergetycznych.

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **zapewniają**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Komisja przyjmuje konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza krajami kandydującymi oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Jeżeli koszty są niewspółmierne do korzyści, również środowiskowych, państwo członkowskie może odstąpić od stosowania przepisów ust. 1 i 2 niniejszego artykułu w odniesieniu do:

a) regionów najbardziej oddalonych Unii, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, lub

b) wysp, które nie są połączone z kontynentalnymi sieciami energetycznymi, objętych definicją małych systemów połączonych lub małych systemów wydzielonych zgodnie z dyrektywą 2019/944.

W takich przypadkach państwa członkowskie przekazują Komisji uzasadnienie swojej decyzji i udostępniają wszystkie istotne informacje w krajowych ramach polityki.

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

a) na ogólnodostępnych stacjach ładowania o mocy wyjściowej na poziomie poniżej 50 kW, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

Poprawka

W tym celu na ogólnodostępnych stacjach ładowania, które oddano do użytku od [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej czytników kart płatniczych lub urządzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiającą odczyt co najmniej kart płatniczych. Ponadto, w miarę możliwości, dopuszcza się stosowanie urządzeń wykorzystujących połączenie z internetem, dzięki którym można w szczególności wygenerować na przykład kod QR na potrzeby transakcji płatniczej.

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (i) czytnika kart płatniczych; skreśla się**

Poprawka 128

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – podpunkt ii**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (ii) urzędzeń posiadających funkcję
płatności bezdotykowych,
umożliwiających odczyt co najmniej kart
płatniczych; skreśla się**

Poprawka 129

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – podpunkt iii**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (iii) urzędzeń wykorzystujących
połączenie z internetem, dzięki któremu
można w szczególności wygenerować na
przykład kod QR na potrzeby transakcji
płatniczej; skreśla się**

Poprawka 130

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- b) na ogólnodostępnych stacjach
ładowania o mocy wyjściowej na poziomie
co najmniej 50 kW, które oddano do
użytku od daty określonej w art. 24,
operatorzy punktów ładowania akceptują
płatności elektroniczne za pośrednictwem
terminali i urzędzeń wykorzystywanych na
potrzeby usług płatniczych, w tym co
skreśla się**

najmniej jednego z poniższych:

- (i) czytnika kart płatniczych;*
- (ii) urzędzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiającą odczyt co najmniej kart płatniczych.*

Poprawka 131

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Od dnia 1 stycznia 2027 r. operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne stacje ładowania **spełniały wymogi określone w niniejszym ustępie.**

Poprawka 132

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 133

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku gdy w ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy oferują automatyczne uwierzytelnianie, zapewniają

Poprawka

3. W przypadku gdy w ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy oferują automatyczne uwierzytelnianie, zapewniają

oni, aby użytkownicy końcowi zawsze mieli prawo nieskorzystania z automatycznego uwierzytelniania i mogli ładować swój pojazd na zasadzie ad hoc, jak przewidziano w ust. 3, albo skorzystać z innego, opartego na umowie rozwiązania w zakresie ładowania oferowanego w danym punkcie ładowania. Operatorzy punktów ładowania w sposób wyraźny przedstawiają ten wariant i wygodnie oferują go użytkownikowi końcowemu w każdym ogólnodostępnym punkcie ładowania, który prowadzą i w którym udostępniają automatyczne uwierzytelnianie.

oni, aby użytkownicy końcowi zawsze mieli prawo nieskorzystania z automatycznego uwierzytelniania i mogli ładować swój pojazd na zasadzie ad hoc, jak przewidziano w ust. 3, albo skorzystać z innego, opartego na umowie rozwiązania w zakresie ładowania oferowanego w danym punkcie ładowania. Operatorzy punktów ładowania w sposób wyraźny przedstawiają ten wariant i wygodnie oferują go użytkownikowi końcowemu, **a także zapewniają dostępność usługi e-roamingu** w każdym ogólnodostępnym punkcie ładowania, który prowadzą i w którym udostępniają automatyczne uwierzytelnianie.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. **Ceny** stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka

4. **Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania zapewniają każdemu dostawcy usług w zakresie mobilności dostęp do obsługiwanych przez siebie stacji ładowania w sposób niedyskryminujący. Ceny** stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne **i przystępne**, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia **lub warunków umownych**.

Poprawka 135

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Państwa członkowskie podejmują odpowiednie działania, aby zapobiegać nieuczciwym praktykom wymierzonym przeciwko konsumentom, uwzględniając praktyki związane z ustalaniem cen za korzystanie z publicznie dostępnych punktów ładowania takie jak zawyżanie cen, dążąc do osiągnięcia ogólnego celu polegającego na ochronie konkurencji na rynku i praw konsumentów. Działania takie należy podejmować w oparciu o wyniki regularnego monitorowania poziomu cen i praktyk stosowanych przez producentów pojazdów i operatorów punktów ładowania. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o podjęciu tego rodzaju działań przez odpowiedni organ regulacyjny.

Poprawka 136

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Operatorzy punktów ładowania wyraźnie przedstawiają cenę ad hoc oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł **je poznać** przed rozpoczęciem sesji ładowania. **Na stacjach ładowania, na których mają zastosowanie, należy wyraźnie przedstawić co najmniej następujące elementy cenowe:**

5. Operatorzy punktów ładowania wyraźnie przedstawiają cenę ad hoc **za kWh** oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł **zapoznać się z takimi informacjami** przed rozpoczęciem sesji ładowania.

Poprawka 137

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *cenę za sesję,*

skreśla się

Poprawka 138

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *cenę za minutę,*

skreśla się

Poprawka 139

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *cenę za kWh.*

skreśla się

Poprawka 140

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być rozsądne **i przystępne**, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie

rozdzielając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat za e-roaming transgraniczny.

wyświetlając cenę za kWh pobieraną przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być rozsądne i przystępne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat za e-roaming transgraniczny.

Poprawka 141

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Operatorzy punktów ładowania inteligentnego lub dwukierunkowego udostępniają informacje, które uzyskują od operatorów systemów przesyłowych, dostawców energii elektrycznej lub w toku własnej produkcji energii elektrycznej, na temat udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie przesyłowym i powiązanych emisji gazów cieplarnianych. Wspomniane informacje należy udostępniać w czasie rzeczywistym i w regularnych odstępach czasu wraz z prognozami, jeżeli są one dostępne, przy czym – w stosownych przypadkach – w takiej sytuacji zastosowanie mają postanowienia umowy zawartej z dostawcą energii elektrycznej.

Poprawka 142

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Od *dnia określonego w art. 24* operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo

7. Od *[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]* operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie *nowo instalowane lub*

połączonymi punktami ładowania.

modernizowane ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo *połączone, włącznie z funkcją e-roamingu, a ich lokalizacja i status były wyraźnie widoczne online.*

Poprawka 143

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Od *dnia określonego w art. 24* operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania *o normalnej mocy*, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie.

Poprawka

8. Od *[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]* operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie *nowo instalowane lub modernizowane* ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie.

Poprawka 144

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania zapewniają, aby:

a) stacje ładowania były utrzymywane w odpowiednim stanie przez cały okres ich komercyjnej eksploatacji oraz aby użytkownicy końcowi mogli zawsze korzystać z funkcji określonych w ust. 2–5, a także dbają o regularne przeprowadzanie prac konserwacyjnych i naprawczych niezwłocznie po wykryciu jakiegokolwiek usterki;

b) wszystkie publicznie dostępne punkty ładowania, które są przez nich obsługiwane, były zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego

wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii.

Poprawka 145

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. **Państwa** członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania parkingów i miejsc obsługi podróżnych wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

9. **Od [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa** członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania parkingów i miejsc obsługi podróżnych wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych. **W odpowiedniej odległości od sieci drogowej TEN-T należy również umieścić oznakowanie prowadzące do parkingów i miejsc odpoczynku, gdzie zainstalowana jest infrastruktura paliw alternatywnych.**

Poprawka 146

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a. **Państwa członkowskie zachęcają operatorów do podejmowania działań niezbędnych do oferowania dostępu do znormalizowanych i w pełni interoperacyjnych systemów informacyjnych udzielających informacji na temat dostępności punktów ładowania. Takie systemy muszą być precyzyjne, łatwe w obsłudze i dostępne w językach urzędowych danego państwa członkowskiego raz w języku angielskim.**

Poprawka 147

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

11a. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania zapewniają prezentowanie niezbędnych informacji kontaktowych lokalnych służb ratunkowych w widocznym miejscu na stacjach ładowania.

Poprawka 148

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 11 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

11b. Państwa członkowskie ułatwiają instalowanie na samoobsługowych stacjach ładowania systemów kamer monitoringowych i przycisku alarmowego zapewniającego możliwość natychmiastowego skontaktowania się z lokalnymi służbami ratunkowymi.

Poprawka 149

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia **2027** r. na ich terytorium zainstalowano minimalną liczbę ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru.

Poprawka 150

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka 151

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa muszą zapewnić, aby do dnia 31 grudnia **2030** r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadza się analizę najlepszej lokalizacji, w której w szczególności rozważa się wprowadzenie takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu.

Poprawka 152

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia **2027** r. ogólnodostępne stacje tankowania wodoru o minimalnej przepustowości 2 t/dzień, wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem co najmniej 700 barów rozmieszczono wzdłuż bazowej i kompleksowej sieci TEN-T maksymalnie co **100** km. Ciekły wodór udostępnia się na ogólnodostępnych stacjach tankowania paliw oddalonych od siebie o maksymalnie **400** km.

Poprawka

Państwa muszą zapewnić, aby do dnia 31 grudnia **2027** r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadza się analizę najlepszej lokalizacji, w której w szczególności rozważa się wprowadzenie takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu.

Poprawka

1a. Państwa członkowskie publikują szczegółowy wykaz multimodalnych

węzłów transportowych, klastrów przemysłowych i portów odpowiednich do rozmieszczenia stacji tankowania wodoru do 31 grudnia 2024 r.

Poprawka 153

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **zapewniają**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnej odległości, o której mowa w ust. 1 akapit drugi.

Poprawka

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnej odległości, o której mowa w ust. 1 akapit drugi.

Poprawka 154

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Jeżeli koszty są niewspółmierne do korzyści, również środowiskowych, państwa członkowskie mogą odstąpić od stosowania przepisów ust. 1 niniejszego artykułu w odniesieniu do: a) regionów najbardziej oddalonych Unii, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub b) wysp, które nie są przyłączone do kontynentalnych sieci energetycznych i które spełniają kryteria definicji małych systemów połączonych lub małych systemów wydzielonych w rozumieniu dyrektywy 2019/944. W takich przypadkach państwa członkowskie muszą przedstawić Komisji uzasadnienie swoich decyzji i udostępnić wszystkie stosowne informacje w swoich krajowych ramach polityki.

Poprawka 155

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Komisja przyjmuje konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza krajami kandydującymi oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 156

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Od **dnia określonego w art. 24** wszyscy operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru, które prowadzą, umożliwiają użytkownikom końcowym tankowanie paliw na zasadzie ad hoc przy użyciu instrumentu płatniczego, który jest powszechnie stosowany w Unii. W tym celu operatorzy stacji tankowania wodoru zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich stacje tankowania wodoru akceptowały płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej **jednego z poniższych:**

Od **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]** wszyscy operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru, które prowadzą, umożliwiają użytkownikom końcowym tankowanie paliw na zasadzie ad hoc przy użyciu instrumentu płatniczego, który jest powszechnie stosowany w Unii. W tym celu operatorzy stacji tankowania wodoru zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich stacje tankowania wodoru akceptowały płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej **czytników kart płatniczych lub urządzeń do płatności bezdotykowych umożliwiających odczyt kart płatniczych.**

Poprawka 157

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) **czytnika kart płatniczych;**

skreśla się

Poprawka 158

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) **urządzeń posiadających funkcję
płatności bezdotykowych,
umożliwiających odczyt co najmniej kart
płatniczych.**

skreśla się

Poprawka 159

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**1a. Państwa członkowskie zachęcają
operatorów do oferowania dostępu do
znormalizowanych i w pełni
interoperacyjnych systemów
informacyjnych udzielających informacji
na temat dostępności punktów
tankowania. Takie systemy muszą być
precyzyjne, łatwe w obsłudze i dostępne w
językach urzędowych danego państwa
członkowskiego raz w języku angielskim.**

Poprawka 160

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. **Operatorzy punktów tankowania**

3. **Operatorzy punktów tankowania**

wodoru udostępniają informacje na temat cen przed rozpoczęciem sesji tankowania paliw w obsługiwanych przez nich stacjach tankowania paliw.

wodoru udostępniają informacje na temat cen przed rozpoczęciem sesji tankowania paliw w obsługiwanych przez nich stacjach tankowania paliw. ***Wyraźnie przedstawiają oni cenę ad hoc oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach tankowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji tankowania. Należy wyraźnie przedstawić cenę za kg.***

Poprawka 161

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania paliw mogą świadczyć konsumentom usługi tankowania wodoru na podstawie umów, w tym w imieniu i na rzecz innych dostawców usług w zakresie mobilności. Dostawcy usług w zakresie mobilności stosują wobec użytkowników końcowych ceny, które są rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji **ładowania** dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji **ładowania**, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu tankowania wodoru, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności.

Poprawka

4. Operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania paliw mogą świadczyć konsumentom usługi tankowania wodoru na podstawie umów, w tym w imieniu i na rzecz innych dostawców usług w zakresie mobilności. Dostawcy usług w zakresie mobilności stosują wobec użytkowników końcowych ceny, które są rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji **tankowania** dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji **tankowania**, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu tankowania wodoru, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności.

Poprawka 162

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, Państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do 1 stycznia 2030 r.:

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich **bazowej i kompleksowej sieci TEN-T** minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, **zapewniając pełną zgodność z art. 5 ust. 1 i 2 rozporządzenia XXXX-XXX [FuelEU Maritime]**, państwa członkowskie **we współpracy z podmiotem zarządzającym lub właściwym organem** stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do 1 stycznia 2030 r.:

Poprawka 163

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Państwa członkowskie zapewniają udostępnienie wystarczającej infrastruktury sieciowej i przepustowości sieci, rezerwy mocy i konwersji częstotliwości w celu spełnienia wymogów określonych w ust. 1 lit. a), b) i c).

Poprawka 164

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 2 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przy określaniu liczby zawinięć do portu nie uwzględnia się następujących zawinięć do portu:

2. Przy określaniu liczby zawinięć do portu **i z zastrzeżeniem zapewnienia pełnej zgodności z przepisami art. 5 ust. 3 rozporządzenia XXXX-XXX [FuelEU Maritime]** nie uwzględnia się następujących zawinięć do portu:

Poprawka 165

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) zawinąć do portu, w przypadku których szacowany czas cumowania nie przekraczał dwóch godzin, a statek nie mógł opuścić portu w tym okresie z uwagi na wystąpienie zdarzeń niemożliwych do przewidzenia w chwili wpływania do portu, które ewidentnie pozostawały poza kontrolą operatora lub za które operator nie ponosi odpowiedzialności;

Poprawka 166

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) kilku krótkich zawinąć do portu w celu załadunku i rozładunku w różnych miejscach cumowania w tym samym porcie, nieprzekraczających limitu czasu określonego w lit. a).

Poprawka 167

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku gdy port morski sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, **która nie jest** bezpośrednio **połączona** z siecią elektroenergetyczną, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

3. W przypadku gdy port morski sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie **lub w regionie najbardziej oddalonym Unii, o którym mowa w art. 349 TFUE, które nie są** bezpośrednio **połączone** z siecią elektroenergetyczną, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się

wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Poprawka 168

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Bez uszczerbku dla ust. 3 ust. 1 nie ma zastosowania do terytorium Ceuty i Melilli do czasu powstania bezpośredniego połączenia z siecią elektroenergetyczną na kontynencie lub z siecią państwa sąsiadującego lub do czasu pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Poprawka 169

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – akapit 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) dostępne były wystarczająca zdolność przesyłowa i połączenia sieci, rezerwa mocy i konwersja częstotliwości w porcie.

Poprawka 170

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Cele dotyczące dostarczania LNG w portach morskich

Cele dotyczące dostarczania LNG, **amoniaku i wodoru** w portach morskich

Poprawka 171

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają, **by** do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, **umożliwiając** poruszanie się morskich statków po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają, **aby** do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, **amoniaku i wodoru, aby zaspokoić popyt na takie paliwa zarówno w perspektywie krótkoterminowej, jak i w perspektywie długoterminowej i umożliwić** poruszanie się morskich statków po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka 172

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania **LNG**, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem **planu zagospodarowania portu, istniejących punktów zaopatrzenia w LNG i** rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku, **a także spoczywających na nich obowiązków związanych z celem neutralności klimatycznej Unii.**

Poprawka 173

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi bazowej i kompleksowej sieci TEN-T **zagwarantowały** zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju do:

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi bazowej i kompleksowej sieci TEN-T **oraz dostawcy usług obsługi naziemnej gwarantowali** zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju do:

Poprawka 174

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 1 – akapit 1 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Przepisy ust. 1 lit. a) i b) nie mają jednak zastosowania do krótkoterminowych stanowisk postoju w celu odladzania statków powietrznych, stanowisk postoju w strefach wojskowych oraz stanowisk postoju dla ogólnego ruchu lotniczego (poniżej 5,7 maksymalnej masy startowej).

Poprawka 175

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 lit. a) i b), w przypadku gdy port lotniczy sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, która nie jest bezpośrednio połączona z siecią elektroenergetyczną, lub w regionie najbardziej oddalonym, przepisy tego ustępu nie mają zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii, lub jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym

korzyści środowiskowych.

Poprawka 176

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające portami lotniczymi lub dostawcy usług obsługi naziemnej w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T dostarczali systemy klimatyzowanego powietrza.

Poprawka 177

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 12 a

Cele dotyczące infrastruktury linii kolejowych

- 1. Państwa członkowskie zapewniają wystarczającą infrastrukturę umożliwiającą liniom kolejowym w całej Unii spełnienie celów w zakresie elektryfikacji wyznaczonych w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013 [rozporządzenie w sprawie TEN-T].***
- 2. W przypadku braku możliwości dokonania bezpośredniej elektryfikacji linii kolejowych, m.in. ze względów związanych z rentownością świadczonej usługi, państwa członkowskie zapewniają utworzenie odpowiedniej liczby stacji ładowania pociągów zasilanych akumulatorami i stacji tankowania wodoru dla kolei. W tym celu państwa członkowskie zapewniają rozmieszczenie wzdłuż sieci bazowej TEN-T i sieci kompleksowej TEN-T stacji ładowania***

pociągów zasilanych akumulatorami i stacji tankowania pociągów wodorowych w każdym kierunku jazdy na odcinkach, w przypadku których dokonanie elektryfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 [rozporządzenie w sprawie TEN-T] okazało się niemożliwe.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przy podejmowaniu decyzji w sprawie niezbędnej infrastruktury, która ma zostać wdrożona w celu spełnienia wymogów ust. 2, w pełni uwzględniono zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim”.

4. Przed rozmieszczeniem tego rodzaju stacji państwa członkowskie przeprowadzają analizę służącą znalezieniu dla nich optymalnej lokalizacji. W ramach tej analizy państwa członkowskie rozważają w szczególności rozmieszczenie takich stacji w węzłach miejskich i ośrodkach multimodalnych, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu.

Poprawka 178

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Do dnia 1 stycznia 2024 r. każde państwo członkowskie przygotowuje, w **koordynacji z organami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi**, i przesyła Komisji projekt krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury.

Poprawka 179

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną;

Poprawka

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną **oraz mobilność i dostępność między wyspami a regionami najbardziej oddalonymi, a także między nimi a kontynentalną częścią terytorium;**

Poprawka 180

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) ocena sposobu wdrażania środków w pełnej zgodności z zasadą „efektywność energetyczna przede wszystkim”; państwa członkowskie przedstawiają informacje, w jaki sposób zastosowano zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” przy podejmowaniu decyzji dotyczących planowania i inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych;

Poprawka 181

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) ocena obecnego stanu i przyszłego

rozwoju przyłączy do sieci i jej przepustowości, w tym wszelkich potrzebnych środków usprawniających oraz środków mających na celu zwiększenie odporności, a także wymaganego finansowania;

Poprawka 182

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ac) ocena perspektyw zmiany ilości energii elektrycznej udostępnianej sektorowi transportu, a także źródeł tej energii;

Poprawka 183

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) krajowe cele ogólne i szczegółowe na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe krajowe cele ogólne;

b) krajowe cele ogólne i szczegółowe na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** i **12a**, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe krajowe cele ogólne;

Poprawka 184

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) krajowe cele ogólne i szczegółowe dotyczące rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych związane z lit. l), m), n), o) i **p)** niniejszego ustępu, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu nie określono celów obowiązkowych;

c) krajowe cele ogólne i szczegółowe dotyczące rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych związane z lit. l), **la)**, m), n), o), **p)**, **pa)** i **pb)** niniejszego ustępu, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu nie określono celów

obowiązkowych;

Poprawka 185

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) środki na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na potrzeby własnych środków transportowych, w szczególności w przypadku stacji ładowania elektrycznego i stacji tankowania wodoru wykorzystywanych do świadczenia usług transportu publicznego oraz stacji ładowania elektrycznego wykorzystywanych w ramach systemu wspólnego użytkowania samochodów osobowych;

Poprawka

e) środki na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na potrzeby własnych środków transportowych, w szczególności w przypadku stacji ładowania elektrycznego i stacji tankowania wodoru wykorzystywanych do świadczenia usług transportu publicznego oraz stacji ładowania elektrycznego wykorzystywanych w ramach systemu wspólnego użytkowania samochodów osobowych **oraz taksówek**;

Poprawka 186

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) krajowe cele i środki służące promowaniu infrastruktury paliw alternatywnych w sieciach dróg nienależących do sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, w szczególności w odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania. Państwa członkowskie zapewniają w szczególności odpowiedni zasięg infrastruktury ładowania w sieciach dróg wysokiego i średniego szczebla w celu zapewnienia mobilności zarówno pojazdów lekkich, jak i pojazdów ciężarowych;

Poprawka 187

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy;

Poprawka

h) środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy *i wystarczającej mocy wyjściowej, aby zwiększyć wygodę konsumentów i zapewnić niezakłócony ruch pojazdów elektrycznych na jego terytorium oraz, w stosownych przypadkach, w ruchu transgranicznym;*

Poprawka 188

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ia) środki w celu zagwarantowania dostępności infrastruktury ładowania i tankowania na wszystkich terytoriach, ze zwróceniem szczególnej uwagi na obszary wiejskie w celu zapewnienia dostępności tej infrastruktury oraz spójności terytorialnej; w odniesieniu do tych terytoriów państwa członkowskie powinny rozważyć i wdrożyć ukierunkowane strategie polityczne i środki;

Poprawka 189

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera j

Tekst proponowany przez Komisję

j) środki mające zapewnić, aby ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw były dostępne dla osób starszych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami, które muszą być

Poprawka

j) środki mające zapewnić, aby **wszystkie** ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw były dostępne dla osób starszych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami, które **to**

zgodne z wymogami dostępności określonymi w załączniku I i załączniku III do dyrektywy 2019/882;

punkty muszą być zgodne z wymogami dostępności określonymi w załączniku I i załączniku III do dyrektywy 2019/882;

Poprawka 190

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) w odpowiednich przypadkach środki ukierunkowane na szczególne potrzeby regionów najbardziej oddalonych;

Poprawka 191

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie;

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie **oraz ograniczenie czasu, jaki upływa od złożenia pierwszego wniosku do faktycznego wdrożenia, do maksymalnie 6 miesięcy, z należyтым uwzględnieniem konsultacji z zainteresowanymi stronami i procedur oceny oddziaływania na środowisko. Procedura wydawania zezwoleń musi być w pełni cyfrowa;**

Poprawka 192

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ka) środki służące zapewnieniu, by

gęstość ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych dostępnej na poziomie krajowym uwzględniała gęstość zaludnienia i liczbę zarejestrowanych pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi na obszarze lokalnym na poziomie NUTS 3 zgodnie z najnowszą klasyfikacją NUTS;

Poprawka 193

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

kb) środki służące propagowaniu wykorzystywania rowerów o napędzie elektrycznym ze wspomaganymi pedałami oraz pojazdów kategorii L, takich jak rowery o napędzie elektrycznym i motorowery elektryczne;

Poprawka 194

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

kc) środki na rzecz wsparcia społeczności energetycznych działających w zakresie energii odnawialnej, obywatelskich społeczności energetycznych i operatorów niekomercyjnych w instalowaniu punktów ładowania, w szczególności na obszarach słabo zaludnionych;

Poprawka 195

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera l

Tekst proponowany przez Komisję

l) **plan** rozwoju infrastruktury **paliw alternatywnych w portach lotniczych, innej niż zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju**, w szczególności infrastruktury tankowania wodoru i ładowania elektrycznego przeznaczonej dla samolotów;

Poprawka

l) **ocena obecnego stanu i przyszłego** rozwoju **rynku lotnictwa napędzanego wodorem i energią elektryczną, a także studium wykonalności dotyczące wdrożenia odpowiedniej infrastruktury, w tym, w stosownych przypadkach, plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych**, w szczególności infrastruktury tankowania wodoru i ładowania elektrycznego przeznaczonej dla samolotów;

Poprawka 196

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera l a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka 197

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p

Tekst proponowany przez Komisję

p) plan rozwoju – obejmujący wartości docelowe, główne cele pośrednie i niezbędne finansowanie – dotyczący pociągów napędzanych wodorem lub pociągów elektrycznych o napędzie akumulatorowym na odcinkach sieci, które nie **zostaną** zelektryfikowane.

Poprawka

la) **plan rozwoju obejmujący cele i środki finansowe niezbędne do wdrożenia systemów klimatyzowanego powietrza w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz studium wykonalności dotyczące wdrożenia odpowiedniej infrastruktury stałej lub ruchomej;**

Poprawka

p) plan rozwoju – obejmujący wartości docelowe, główne cele pośrednie i niezbędne finansowanie – dotyczący pociągów napędzanych wodorem lub pociągów elektrycznych o napędzie akumulatorowym na odcinkach sieci, które nie **mogą zostać** zelektryfikowane, **w stosownych przypadkach;**

Poprawka 198

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pa) kompleksowy plan inwestycyjny, sporządzony na podstawie wyników analizy społeczno-gospodarczej i środowiskowej oraz analizy kosztów i korzyści, określający inwestycje konieczne do osiągnięcia celów ustanowionych w krajowych ramach polityki, który powinien również obejmować infrastrukturę poza siecią TEN-T;

Poprawka 199

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pb) mapa przyszłych odpowiednich obszarów z myślą o zagospodarowaniu terenu na potrzeby wszelkiego rodzaju infrastruktury paliw alternatywnych, w tym informacje na temat wystarczającej mocy sieci w oparciu o zapotrzebowanie, które to informacje są udostępniane publicznie.

Poprawka 200

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Bez uszczerbku dla ust. 1 i przed upływem określonego w nim terminu zaprasza się państwa członkowskie do przedłożenia wstępnych krajowych ram polityki w celu zapewnienia sprawnego i szybkiego rozwoju i rozmieszczenia

infrastruktury. Jeżeli państwo członkowskie zdecyduje się przekazać wstępne krajowe ramy polityki, Komisja oceni wstępne krajowe ramy polityki i wyda zalecenia nie później niż sześć miesięcy po przekazaniu wstępnych krajowych ram polityki.

Poprawka 201

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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.

Poprawka

2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych **regionów i** rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych, **oraz aby infrastruktura tankowania i ładowania promowała przesunięcie międzygałęziowe i ułatwiała transport multimodalny.**

Poprawka 202

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Państwa członkowskie oceniają łączny wkład przepisów zawartych w ust. 1 w realizację unijnego celu klimatycznego na 2030 r. oraz celu, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r., jak określono w rozporządzeniu (UE) 2021/1119.

Poprawka 203

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Państwa członkowskie zapewniają podnoszenie kwalifikacji i nabywanie nowych kwalifikacji przez pracowników obsługujących infrastrukturę paliw alternatywnych rozmieszczoną zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz przeprowadzanie odpowiednich inwestycji w obszarze bezpieczeństwa i higieny pracy, aby zapewnić sprawiedliwą społecznie transformację.

Poprawka 204

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, w stosownych przypadkach, interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron.

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy wszystkich zainteresowanych stron. **Państwa członkowskie regularnie konsultują się z organami regionalnymi i lokalnymi i zachęcają te organy do ustanawiania odpowiednich ram polityki, które mogą obejmować plan działania, określających obszary, na których powinno się розміścić obiekty infrastruktury, możliwości w zakresie szybkiego ładowania, odpowiednie ramy finansowe oraz konkretne działania na rzecz poszczególnych zaangażowanych podmiotów, aby usprawnić proces rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.**

Poprawka 205

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie oceniają w kontekście krajowych ram polityki sposób wdrożenia przez operatorów punktów ładowania i tankowania paliw przepisów art. 5 i 7 oraz przedstawiają sprawozdania w tej sprawie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki, aby dopilnować, by operatorzy punktów ładowania i tankowania paliw stosowali się do art. 5 i 7.

Poprawka 206

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Każde państwo członkowskie wyznacza – najlepiej bez tworzenia dodatkowego stanowiska – krajowego koordynatora ds. infrastruktury paliw alternatywnych odpowiedzialnego za nadzór nad koordynacją na szczeblu krajowym (międzyministerialnym) oraz wdrażaniem krajowych ram polityki. Krajowy koordynator współpracuje z Komisją, odpowiedzialnym koordynatorem sieci TEN-T i, w razie potrzeby, z innymi koordynatorami krajowymi oraz wspiera organy regionalne i lokalne, między innymi dostarczając wiedzę fachową, narzędzia, wytyczne na podstawie norm UE oraz doradztwo w sprawie koordynacji odnośnych lokalnych planów mobilności na szczeblu regionalnym.

Poprawka 207

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. W razie konieczności państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. W szczególności państwa członkowskie współpracują w zakresie strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury na potrzeby transportu wodnego. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.

Poprawka

4. W razie konieczności państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. W szczególności państwa członkowskie współpracują w zakresie strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury na potrzeby transportu wodnego. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy. ***W kwestiach związanych z korytarzami sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) należy zasięgać opinii koordynatorów europejskich zgodnie z art. 45 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.***

Poprawka 208

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. W stosownych przypadkach państwa członkowskie prowadzą współpracę z państwami trzecimi, zwłaszcza krajami kandydującymi oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.

Poprawka 209

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych są zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.

Poprawka

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych są **dostosowane do celów klimatycznych, aby uniknąć tworzenia aktywów osieroconych, i są** zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.

Poprawka 210

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Każde państwo członkowskie podaje swój projekt krajowych ram polityki do wiadomości publicznej i na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu możliwości faktycznego udziału w przygotowywaniu projektu krajowych ram polityki.

Poprawka

6. Każde państwo członkowskie podaje swój projekt krajowych ram polityki, **łącznie z kompleksowym planem inwestycyjnym**, do wiadomości publicznej i na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu możliwości faktycznego udziału w przygotowywaniu projektu krajowych ram polityki.

Poprawka 211

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja ocenia projekty krajowych ram polityki i może wydać zalecenia dla państwa członkowskiego nie później niż sześć miesięcy po przedłożeniu projektów krajowych ram polityki, o których mowa w ust. 1. Zalecenia te mogą dotyczyć w szczególności:

Poprawka

7. Komisja ocenia projekty krajowych ram polityki. **Przy rozpatrywaniu ram polityki Komisja może zwrócić się o opinię do odpowiedzialnego koordynatora europejskiego sieci TEN-T, aby zapewnić spójność i postępy we wdrażaniu poszczególnych korytarzy, i może wydać zalecenia dla państwa członkowskiego nie później niż sześć miesięcy po przedłożeniu projektów krajowych ram polityki, o których mowa w ust. 1. Zalecenia te **podaje się do wiadomości publicznej w łatwo zrozumiałej i czytelnej formie, przy czym****

mogą dotyczyć **one** w szczególności:

Poprawka 212

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) poziomu ambicji celów ogólnych i szczegółowych pod kątem spełnienia zobowiązań określonych w art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12;

Poprawka

a) poziomu ambicji celów ogólnych i szczegółowych pod kątem spełnienia zobowiązań określonych w art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12** i **12a**;

Poprawka 213

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) *faktu, czy polityki i środki są odpowiednio rozmieszczone pod względem geograficznym w regionach w państwie członkowskim.*

Poprawka 214

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. Do dnia 1 stycznia 2025 r. każde państwo członkowskie notyfikuje Komisji wersję ostateczną swoich krajowych ram polityki.

Poprawka

9. Do dnia 1 stycznia 2025 r. każde państwo członkowskie notyfikuje Komisji wersję ostateczną swoich krajowych ram polityki. ***Ramy te podaje się do wiadomości publicznej w łatwo zrozumiałej i czytelnej formie.***

Poprawka 215

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki po raz pierwszy do dnia 1 stycznia 2027 r., a po tym terminie *co dwa lata*.

Poprawka

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki po raz pierwszy do dnia 1 stycznia 2026 r., a po tym terminie *co roku*. ***Sprawozdanie to podaje się do wiadomości publicznej w łatwo zrozumiałej i czytelnej formie i publikuje na portalu europejskiego obserwatorium paliw alternatywnych.***

Poprawka 216

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 14 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo *co trzy lata*, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. ***Ocenę*** udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. Operatorzy systemów

Poprawka

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo *co roku*, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, ***inteligentnych, dwukierunkowych i o wszystkich poziomach mocy wyjściowej***, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. ***W ocenie bierze się pod uwagę informacje przekazane przez wszystkie zainteresowane strony, uwzględniając operatorów punktów ładowania, operatorów systemu przesyłowego i dystrybucyjnego,***

uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

organizacje konsumenckie i dostawców rozwiązań i udostępnia się ją publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. **Państwa członkowskie wprowadzają również odpowiednie środki, aby zapewnić spójność między planowaniem infrastruktury ładowania a planowaniem odpowiedniej sieci pod względem mocy.** Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

Poprawka 217

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Na podstawie informacji uzyskanych od operatorów systemów przesyłowych i operatorów systemów dystrybucyjnych organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia – najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co **roku** – potencjalny wkład dwukierunkowego ładowania w **wyrównywanie szczytowych obciążeń sieci i** zwiększenie udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym. Ocenę udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie środki w celu dostosowania dostępności rozmieszczenia punktów dwukierunkowego ładowania, zarówno w miejscach publicznych, jak i prywatnych, i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1.

Poprawka 218

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka 219

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Komisja ocenia sprawozdania z postępów przedłożone przez państwa członkowskie na podstawie art. 14 ust. 1 i w stosownych przypadkach wydaje państwom członkowskim zalecenia, aby zapewnić osiągnięcie celów i wykonanie zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu. W następstwie tych zaleceń państwa członkowskie wydają aktualizację swojego sprawozdania z postępów w terminie sześciu miesięcy od wydania zaleceń przez Komisję.

Poprawka

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

Poprawka

2. Komisja ocenia sprawozdania z postępów przedłożone przez państwa członkowskie na podstawie art. 14 ust. 1. **Komisja dopilnowuje, aby sprawozdania z postępów były podawane do wiadomości publicznej w łatwo zrozumiałej i czytelnej formie i publikowane na portalu europejskiego obserwatorium paliw alternatywnych.** W stosownych przypadkach **Komisja** wydaje państwom członkowskim zalecenia, aby zapewnić osiągnięcie celów i wykonanie zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu. W następstwie tych zaleceń państwa członkowskie wydają aktualizację swojego sprawozdania z postępów w terminie sześciu miesięcy od wydania zaleceń przez Komisję.

Poprawka 220

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. minie sześciu miesięcy od otrzymania zaleceń państwo członkowskie powiadamia Komisję, w jaki sposób zamierza wdrożyć zalecenia.

Poprawka 221

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Po przedłożeniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 2a, zainteresowane państwo członkowskie określa w swoim sprawozdaniu z postępów i działań następczych przedkładanych w roku następującym po roku wydania zaleceń, w jaki sposób wdrożyło zalecenia. Jeżeli dane państwo członkowskie postanowi nie wdrażać zaleceń lub ich znacznej części, przedstawia Komisji uzasadnienie tej decyzji.

Poprawka 222

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny sprawozdań z postępów na podstawie art. 14 ust. 1 w terminie **jednego roku** od złożenia krajowych sprawozdań z postępów przez państwa członkowskie.

3. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny sprawozdań z postępów na podstawie art. 14 ust. 1 w terminie **sześciu miesięcy** od złożenia krajowych sprawozdań z postępów przez państwa

Ocena ta obejmuje ocenę:

członkowskie. Ocena ta obejmuje ocenę:

Poprawka 223

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) infrastruktury zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka

d) infrastruktury zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, **a także – w stosownych przypadkach – punktów ładowania samolotów napędzanych energią elektryczną i punktów tankowania samolotów o napędzie wodorowym;**

Poprawka 224

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) liczby punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka

e) liczby punktów tankowania LNG, **wodoru i amoniaku** w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka 225

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) liczby publicznie dostępnych punktów ładowania częściowo przeznaczonych dla flot własnych środków transportowych, w tym transportu publicznego oraz systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych;

Poprawka 226

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera j b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

jb) infrastrukturę paliw alternatywnych w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach.

Poprawka 227

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Do dnia 1 stycznia 2030 r. i co trzy lata do 2050 r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników oceny funkcjonowania niniejszego rozporządzenia, ze szczególnym uwzględnieniem skutków niniejszego rozporządzenia dla funkcjonowania jednolitego rynku, konkurencyjności odnośnych sektorów oraz skali ucieczki emisji.

Poprawka 228

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4b. Do dnia 1 stycznia 2030 r., a następnie co pięć lat do 2050 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie a wyników kompleksowej oceny łącznych skutków makroekonomicznych rozporządzeń wchodzących w skład pakietu „Gotowi na 55”^{1a}, z naciskiem na wpływ na konkurencyjność Unii, tworzenie miejsc pracy, opłaty za transport towarowy, siłę

nabywczą gospodarstw domowych i wielkość ucieczki emisji.

1^a Komunikat Komisji z 14 lipca 2021 r. (COM(2021)0550).

Poprawka 229

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4c. Komisja rozważa możliwe zmiany niniejszego rozporządzenia pod względem uproszczenia przepisów. Komisja i właściwe organy w państwach członkowskich stale dostosowują się do najlepszych praktyk administracyjnych i podejmują wszelkie środki w celu uproszczenia egzekwowania niniejszego rozporządzenia i ograniczenia do minimum obciążeń administracyjnych.

Poprawka 230

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia przez państwo członkowskie krajowych celów ogólnych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja **może przyjąć** stosowne ustalenie i zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia krajowych celów ogólnych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję

2. W przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia przez państwo członkowskie krajowych celów ogólnych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja **przyjmuje** stosowne ustalenie i zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia krajowych celów ogólnych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję

o środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1. Środki naprawcze obejmują dodatkowe działania, które państwo członkowskie wdraża, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1, oraz przejrzysty harmonogram działań umożliwiający ocenę rocznych postępów w realizacji w tych celów. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji.

o środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1. Środki naprawcze obejmują dodatkowe działania, które państwo członkowskie wdraża, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1, oraz przejrzysty harmonogram działań umożliwiający ocenę rocznych postępów w realizacji w tych celów. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji. ***Jeżeli Komisja uzna, że środki naprawcze nie są zadowalające, rozważa podjęcie niezbędnych działań w odniesieniu do tego państwa członkowskiego. Działania te muszą być proporcjonalne, właściwe i zgodne z Traktatami.***

Poprawka 231

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Komisja należycie informuje Parlament Europejski i Radę o wszelkich działaniach podjętych zgodnie z ust. 2 i podaje decyzje dotyczące tych działań do wiadomości publicznej zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1049/2001.

Poprawka 232

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Należy udostępnić właściwe, spójne i jasne informacje dotyczące

1. Należy udostępnić właściwe, spójne i jasne informacje dotyczące

pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. Informacje **te muszą być** dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium. Niniejszy wymóg ma zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych i ich instrukcji obsługi w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostały wprowadzone na rynek **po dniu 18 listopada 2016 r.**

pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. **W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby wszystkie** informacje **na temat pojazdów silnikowych istotne z punktu widzenia tankowania paliw lub ładowania energii elektrycznej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i innymi mającymi zastosowanie przepisami Unii były** 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.

W tym celu Komisja dokona, w razie potrzeby, przeglądu dyrektywy 1999/94/WE nie później niż rok podacie wymienionej w art. 24 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 233

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. Identyfikacja zgodności pojazdów i infrastruktury oraz identyfikacja zgodności paliw i pojazdu, o której mowa w ust. 1, musi być zgodna ze specyfikacją techniczną, o której mowa w załączniku II pkt 9.1 i 9.2. W przypadku gdy normy te przewidują informacje w formie graficznej, w tym kody barwne, taka forma graficzna **jest** prosta i łatwa do zrozumienia i **jest** umieszczana w sposób wyraźnie widoczny:

Poprawka

2. Identyfikacja zgodności pojazdów i infrastruktury oraz identyfikacja zgodności paliw i pojazdu, o której mowa w ust. 1, musi być zgodna ze specyfikacją techniczną, o której mowa w załączniku II pkt 9.1 i 9.2. **Państwa członkowskie zapewniają, aby** w przypadku gdy normy te przewidują informacje w formie graficznej, w tym kody barwne, taka forma graficzna **była** prosta i łatwa do zrozumienia i **była** umieszczana w sposób wyraźnie widoczny:

Poprawka 234

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we wszystkich punktach tankowania paliwa, od dnia, w którym paliwa zostaną wprowadzone na rynek; **lub**

Poprawka

a) na odpowiednich dystrybutorach i ich pistoletach we wszystkich punktach tankowania paliwa, od dnia, w którym paliwa zostaną wprowadzone na rynek;
oraz

Poprawka 235

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) w bezpośrednim pobliżu wszystkich korków wlewu paliwa pojazdów silnikowych, dla których zaleca się to paliwo i które mogą używać tego paliwa, a także w instrukcji użytkowania pojazdów silnikowych, w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostają wprowadzone na rynek **po dniu 18 listopada 2016 r.**

Poprawka

b) w bezpośrednim pobliżu wszystkich korków wlewu paliwa pojazdów silnikowych, dla których zaleca się to paliwo i które mogą używać tego paliwa, a także w instrukcji użytkowania pojazdów silnikowych, w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostają wprowadzone na rynek.

Poprawka 236

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw w stosownych przypadkach w celach informacyjnych **podaje się** porównanie odpowiednich cen jednostkowych, w szczególności energii elektrycznej i wodoru, zgodnie ze wspólną metodyką porównywania cen jednostkowych paliw alternatywnych, o której mowa w załączniku II pkt 9.3.

Poprawka

3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw **państwa członkowskie zapewniają, aby** w stosownych przypadkach w celach informacyjnych **podawane było** porównanie odpowiednich cen jednostkowych, w szczególności energii elektrycznej i wodoru, zgodnie ze wspólną metodyką porównywania cen jednostkowych paliw alternatywnych, o

której mowa w załączniku II pkt 9.3. *Na potrzeby ładowania energii elektrycznej i tankowania wodoru na zasadzie ad hoc należy również podać cenę za, odpowiednio, kWh energii elektrycznej i kg wodoru.*

Poprawka 237

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu. Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Poprawka

2. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu. ***Udostępniając tego rodzaju dane, tacy operatorzy zapewniają również najwyższy możliwy poziom cyberbezpieczeństwa, ochrony danych i zabezpieczeń, w szczególności jeżeli chodzi o procesy uwierzytelniania, fakturowania i realizowania płatności. W stosownych przypadkach wspomniani operatorzy są zobowiązani do zapewnienia zgodności z przepisami dyrektywy w sprawie środków na rzecz wspólnego wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa w całej Unii (dyrektywa NIS2).*** Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Poprawka 238

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) położenie geograficzne punktu

Poprawka

(i) położenie geograficzne punktu

ładowania lub tankowania paliw;

ładowania lub tankowania paliw *oraz, w miarę możliwości, informacje na temat pobliskich miejsc odpoczynku i zaopatrzenia w żywność;*

Poprawka 239

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ia) miejsca zapewniające ochronę przed deszczem lub innymi trudnymi warunkami pogodowymi;

Poprawka 240

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ib) oświetlenie podczas ładowania w porze nocnej;

Poprawka 241

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) rodzaj złącza;

(ii) rodzaj *i dostępność* złącza;

Poprawka 242

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – podpunkt iv

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iv) moc wyjściową (kW);

(iv) moc wyjściową (kW) *ogółem oraz maksymalną indywidualną moc*

wyjściową;

Poprawka 243

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – podpunkt iv a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) dostępność dla pojazdów ciężkich, w tym ograniczenia dotyczące wysokości, długości i szerokości punktów ładowania i punktów tankowania paliw;

Poprawka 244

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) dostępność (w użytku/nieużywany);

(ii) dostępność (w użytku/nieużywany), wskaźnik dostępności w danym przedziale czasu (dzień/godziny);

Poprawka 245

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiia) w miarę dostępności, udział energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i zawartość emisji gazów cieplarnianych w energii elektrycznej dostarczanej w punktach ładowania;

Poprawka 246

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iib) możliwość ładowania dwukierunkowego (tak/nie);

Poprawka 247

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iic) możliwość inteligentnego ładowania;

Poprawka 248

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iicd) akceptowane metody płatności;

Poprawka 249

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iie) w stosownych przypadkach cenę i ograniczenie czasu parkowania;

Poprawka 250

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) dostępne języki na ekranie.

Poprawka 251

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów, którzy przestrzegają obowiązujących przepisów prawa Unii, nie są zobowiązani do ujawniania danych statycznych ani dynamicznych, których przedstawienie skutkowałoby ujawnieniem poufnych danych przedsiębiorstwa, co mogłoby zaszkodzić jego interesom.

Poprawka 252

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷.

3. Państwa członkowskie, **przy zagwarantowaniu zgodności z obowiązującymi przepisami prawa Unii**, zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych, **z wyłączeniem poufnych danych przedsiębiorstwa, których ujawnienie mogłoby zaszkodzić jego interesom**, na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷.

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 253

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja ustanawia wspólny europejski punkt dostępu do danych dotyczących paliw alternatywnych. Przy ustanawianiu tego wspólnego europejskiego punktu dostępu Komisja zapewnia pełną zgodność z przepisami dyrektywy XX-XXX [dyrektywa w sprawie ITS] oraz rozporządzenia XX-XXX w sprawie usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej. Wspólny europejski punkt dostępu bazuje w pełni na krajowych punktach dostępu i łączy je ze sobą. Zapewnia on dostęp do wszystkich danych udostępnianych krajowym punktom dostępu, gwarantując ich publiczną dostępność, na niedyskryminujących zasadach, dla użytkowników końcowych, innych uczestników rynku i dostawców usług, którzy mogą z nich korzystać z zastrzeżeniem spełnienia wymogów w zakresie ochrony danych. Komisja zapewnia, aby wspólny europejski punkt dostępu był ogólnie i łatwo dostępny, na przykład poprzez utworzenie specjalnego portalu internetowego. Komisja dba o to, aby zawarte we wspólnym europejskim punkcie dostępu dane dotyczące dostępności, w tym czasu oczekiwania i pozostałej objętości paliw alternatywnych oraz punktów tankowania paliw i punktów ładowania były dostępne za pośrednictwem ogólnodostępnego, aktualnego, łatwego w użytkowaniu i wielojęzycznego interfejsu na szczeblu UE.

Poprawka 254

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Państwa członkowskie dopilnowują, aby ich krajowe punkty dostępu umożliwiały zautomatyzowaną i jednolitą wymianę danych ze wspólnym europejskim punktem dostępu oraz operatorami publicznie dostępnymi punktów ładowania i tankowania paliwa, zgodnie z procedurami i wymogami technicznymi, które należy ustanowić zgodnie z ust. 4.

Poprawka 255

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu:

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 w celu:

Poprawka 256

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) ustanowienia szczegółowych procedur umożliwiających przekazywanie i wymianę danych wymaganych na podstawie ust. 2.

c) ustanowienia szczegółowych procedur **i wymogów technicznych** umożliwiających **jednolite europejskie** przekazywanie i wymianę danych wymaganych na podstawie ust. 2, **3a i 3b**.

Poprawka 257

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Ogólnodostępne punkty tankowania amoniaku zainstalowane lub zmodernizowane po [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II pkt 7.1 i 7.2.

Poprawka 258

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 7 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu:

7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 w celu:

Poprawka 259

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 7 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) zmiany załącznika II poprzez aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku.

b) zmiany załącznika II poprzez aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku, **najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy po ich przyjęciu pod względem technicznym.**

Poprawka 260

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 21 a

Kompensacja obciążeń regulacyjnych

Najpóźniej jeden rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia oraz zgodnie z komunikatem w sprawie stosowania zasady „jedno więcej – jedno mniej”^{1a} Komisja przedstawia wnioski dotyczące kompensacji obciążeń regulacyjnych wynikających z niniejszego rozporządzenia, w drodze przeglądu lub zniesienia przepisów w innych rozporządzeniach UE, które generują zbędne koszty przestrzegania przepisów w sektorach objętych niniejszym rozporządzeniem.

^{1a} Komunikat prasowy KE w sprawie metod pracy Komisji Ursuli von der Leyen, 4 grudnia 2019 r.

Poprawka 261

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Komisja monitoruje postępy we wdrażaniu rozporządzenia. Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia, ze zwróceniem szczególnej uwagi na adekwatność celów i wymogów infrastrukturalnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. W przypadku stwierdzenia, że jeden lub więcej przepisów nie jest już właściwy lub że pojawiły się nowe technologie, Komisja przedstawi wniosek dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia. W ramach takiego przeglądu Komisja bierze pod uwagę w szczególności możliwość:

– obniżenia progu pojemności brutto wyznaczonego w art. 9 niniejszego rozporządzenia do 400, a także rozszerzenia zakresu wspomnianych przepisów w taki sposób, aby miały zastosowanie również do pozostałych statków objętych rozporządzeniem XXXX-

XXX FuelEU Maritime;

– wprowadzenia w niniejszym rozporządzeniu odpowiednich celów dotyczących infrastruktury niezbędnej do zasilania statków powietrznych napędzanych energią elektryczną i zaopatrzenia w paliwo statków powietrznych napędzanych wodorem;

– zbadania postępu technologicznego w dziedzinie systemów dróg elektrycznych takich jak technologia ładowania indukcyjnego lub sieć trakcyjna, aby ustalić, czy rozmieszczenie takiej infrastruktury może wpłynąć na rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania i, w stosownych przypadkach, odpowiednio dostosować pod tym kątem wyznaczone w niniejszym rozporządzeniu cele w zakresie rozwoju infrastruktury ładowania. W ramach tej oceny Komisja rozważy w szczególności możliwość uwzględniania przez państwa członkowskie systemów dróg elektrycznych na poczet osiągnięcia celów w zakresie całkowitej mocy wyjściowej dla lekkich pojazdów użytkowych wyznaczonych w art. 3 oraz celów w zakresie całkowitej mocy wyjściowej dla ciężkich pojazdów użytkowych wyznaczonych w art. 4.

Poprawka 262

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera a – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

a) prognozy upowszechnienia pojazdów na dzień 31 grudnia lat 2025, 2030 i 2035 w odniesieniu do:

Poprawka

a) prognozy upowszechnienia pojazdów na dzień 31 grudnia lat 2025, **2027**, 2030, **2032** i 2035 w odniesieniu do:

Poprawka 263

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) cele na dzień 31 grudnia lat 2025, 2030 i 2035 w odniesieniu do:

b) cele na dzień 31 grudnia lat 2025, **2027**, 2030, **2032** i 2035 w odniesieniu do:

Poprawka 264

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– punktów tankowania LNG w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym ich lokalizacji (port) i przepustowości w danym porcie;

– punktów tankowania LNG, **wodoru i amoniaku** w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym ich lokalizacji (port) i przepustowości w danym porcie;

Poprawka 265

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym dokładnej lokalizacji (port) i przepustowości każdej z instalacji w porcie;

– zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym dokładnej lokalizacji (port), **zdolności przesyłowej** i przepustowości każdej z instalacji w porcie;

Poprawka 266

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– **infrastruktury ładowania elektrycznego pojazdów kategorii L: liczba stacji ładowania i moc wyjściowa.**

Poprawka 267

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- **informacje o stacjach ładowania w tiret 1-4 powinny być przedstawione w podziale na możliwość ładowania normalnego, inteligentnego i dwukierunkowego.**

Poprawka 268

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. wskaźnik wykorzystania:
w odniesieniu do kategorii ujętych w pkt 1 lit. b) zgłasza się wykorzystanie tej infrastruktury;

2. wskaźnik wykorzystania:
w odniesieniu do kategorii ujętych w pkt 1 lit. b) zgłasza się wykorzystanie tej infrastruktury **oraz oczekiwane przyszłe zapotrzebowanie na nią;**

Poprawka 269

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 3 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– wskaźnik osiągnięcia celów w zakresie rozmieszczenia infrastruktury, o których mowa w pkt 1 lit. b), dla wszystkich rodzajów transportu, w szczególności w zakresie stacji ładowania elektrycznego, systemu dróg elektrycznych (w stosownych przypadkach), stacji tankowania wodoru, zasilania energią elektryczną z ładu w portach morskich i w portach śródlądowych, bunkrowania LNG w portach morskich sieci bazowej TEN-T, innej infrastruktury paliw alternatywnych w portach, zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju, a także

– wskaźnik osiągnięcia celów w zakresie rozmieszczenia infrastruktury, o których mowa w pkt 1 lit. b), dla wszystkich rodzajów transportu, w szczególności w zakresie stacji ładowania elektrycznego, systemu dróg elektrycznych (w stosownych przypadkach), stacji tankowania wodoru, zasilania energią elektryczną z ładu w portach morskich i w portach śródlądowych, bunkrowania LNG, **wodoru i amoniaku** w portach morskich sieci bazowej TEN-T, innej infrastruktury paliw alternatywnych w portach, zasilania energią elektryczną samolotów podczas

punktów tankowania wodoru i punktów ładowania elektrycznego pociągów;

postoiu, a także punktów tankowania wodoru i punktów ładowania elektrycznego pociągów;

Poprawka 270

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 3 – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję

– rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich;

Poprawka

– rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich *i multimodalnych węzłach transportowych*;

Poprawka 271

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 3 – tiret 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *środki mające zapewnić, aby rozwój sieci ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw oraz środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi, w szczególności środków transportu publicznego, był przystępny cenowo i dostępny dla konsumentów znajdujących się w niekorzystnej sytuacji oraz dla konsumentów zagrożonych lub dotkniętych ubóstwem energetycznym*;

Poprawka 272

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 7a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. wyjaśnienie, w jaki sposób w jak największym stopniu uwzględniono zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” w prognozach upowszechnienia pojazdów, w ustalaniu

celów, szacowaniu wskaźników wykorzystania, opracowywaniu i wdrażaniu środków z zakresu polityki wspierających krajowe ramy polityki i związane z nimi inwestycje publiczne.

Poprawka 273

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 3 – tiret 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *liczbę punktów ładowania dwukierunkowego dla każdej z kategorii określonych w pkt 2.*

Poprawka 274

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część 9 – punkt 9.3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9.3 a. Specyfikacje techniczne dla stacji ładowania energii elektrycznej i punktów tankowania wodoru przeznaczonych dla transportu kolejowego.

UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Transport i mobilność są siłą napędową społeczeństwa i istotną częścią codziennego życia, które wpływają na dobrostan obywateli europejskich. Dotyczy to nas wszystkich. Zrównoważony, przystępny cenowo i dobrze funkcjonujący sektor transportu dostępny dla wszystkich obywateli stanowi trzon rynku wewnętrznego UE i ma ogromne znaczenie dla zapewnienia dostępności i łączności wszystkich regionów Unii Europejskiej.

Europejski sektor transportu przechodzi obecnie transformację o wymiarze historycznym. Sektor ten przyczynia się do ponad 27 % wszystkich emisji gazów cieplarnianych w Unii, w związku z czym pozostawia znaczny ślad ekologiczny. Chociaż ogólne emisje w Unii zmniejszyły się w latach 1990–2019, transport jest jedynym dużym sektorem emitującym gazy cieplarniane, którego emisje wzrosły. Ta negatywna tendencja jest niezgodna z transformacją Unii w kierunku społeczeństwa zrównoważonego ekologicznie ani z jej celami klimatycznymi. Nie pozwala ona również wykorzystać w sposób maksymalny potencjału przemysłu europejskiego, by stał się światowym liderem w przechodzeniu na zrównoważoną mobilność.

Jak wskazano w Europejskim Zielonym Ładzie, emisje w sektorze transportu należy ograniczyć o co najmniej 90 % do 2050 r., co sprawia, że dekarbonizacja sektora ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia przez Unię jej długoterminowego, zapisanego w Europejskim prawie o klimacie celu, jakim jest neutralność klimatyczna.

Z pewnością dekarbonizacja transportu nie odbędzie się bez wyzwań, lecz otwiera także ogromne możliwości. Przechodząc na zrównoważone, odnawialne i wydajne rozwiązania energetyczne we wszystkich rodzajach transportu, Unia może ograniczyć emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczenie powietrza, co poprawi jakość życia i zdrowie obywateli, stworzy nowe miejsca pracy wysokiej jakości, a jednocześnie zmodernizuje i wzmocni europejski przemysł i jego konkurencyjność.

Zrównoważone paliwa alternatywne i związana z nimi infrastruktura odgrywają kluczową rolę w tej transformacji. Szybki i ciągły rozwój infrastruktury paliw alternatywnych jest podstawowym warunkiem wstępnym, aby wspierać i rozszerzać wprowadzanie na rynek zrównoważonych pojazdów, statków i rozwiązań transportowych. W związku z tym kluczowe znaczenie ma wprowadzenie jak najlepszych ram prawnych, aby umożliwić rozwój infrastruktury paliw alternatywnych na wystarczającym poziomie i zachęcić do inwestowania w zrównoważone technologie. Decyzje inwestycyjne, które zostaną podjęte w najbliższej przyszłości, będą miały zasadnicze znaczenie, aby skierować sektor transportu na właściwy tor w jego trwającej transformacji oraz by zagwarantować, że w wystarczającym stopniu przyczyni się on do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych przez Unię o 55 % do 2030 r. oraz do zerowego poziomu emisji netto do 2050 r.

Obecny stan infrastruktury paliw alternatywnych w UE

Dyrektywa 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych weszła w życie w listopadzie 2014 r., a państwa członkowskie miały przetransponować jej przepisy do

prawa krajowego do 18 listopada 2016 r.

W dyrektywie tej określono ramy wspólnych środków służących rozwojowi infrastruktury paliw alternatywnych. Choć dyrektywa wywarła pewien pozytywny wpływ na rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, jej niedociągnięcia są wyraźnie widoczne. Rynek wewnętrzny jest rozdrobniony i nadal brakuje sprawnej i interoperacyjnej sieci infrastruktury paliw alternatywnych w całej Unii. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że dyrektywa nie spełniła kluczowego celu, jakim jest zapewnienie spójnego rozwoju rynkowej infrastruktury paliw alternatywnych w UE.

Sprawozdawca jest przekonany, że potrzebne są silniejsze i spójniejsze ramy prawne, aby w wystarczającym stopniu usprawnić rozwój i wprowadzanie na rynek zrównoważonych paliw alternatywnych z myślą o zapewnieniu w pełni wzajemnie połączonej i interoperacyjnej sieci w całej Unii. Bez dalszych działań ze strony UE bardzo prawdopodobne jest, że obecny brak odpowiedniej infrastruktury przeszkodzi w osiągnięciu postępów, stając się przede wszystkim barierą dla koniecznego wzrostu rynku pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych, statków i statków powietrznych.

W związku z tym sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący przekształcenia dyrektywy w rozporządzenie. Jest to konieczne, aby zapewnić zrównoważony, przystępny cenowo i dobrze funkcjonujący transport dostępny dla wszystkich obywateli oraz sprostać zwiększonym ambicjom klimatycznym na 2030 r. i potrzebom związanym z przejściem na neutralność klimatyczną do 2050 r. Sprawozdawca zgadza się, że prawnie wiążące minimalne wymogi dla państw członkowskich dotyczące rozwoju tej infrastruktury umożliwią Unii w jak największym stopniu wspieranie wymaganego upowszechnienia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi we wszystkich państwach członkowskich i we wszystkich rodzajach transportu. Zharmonizowane przepisy zapewnią wymaganą dostępność stacji ładowania i tankowania, co ułatwi mobilność obywateli w codziennym życiu, a jednocześnie wzmocni spójność terytorialną i pomoże wszystkim regionom kroczyć ku bardziej ekologicznej i neutralnej dla klimatu przyszłości. Ponadto przejrzyste i sprawiedliwe ustalanie cen w połączeniu z jednolitymi i łatwymi w użyciu przez użytkowników rozwiązaniami płatniczymi są niezbędne, aby zagwarantować pełną dostępność dla wszystkich obywateli i ułatwić przejście na zrównoważone rozwiązania transportowe.

Wniosek Komisji stanowi pod wieloma względami dobry punkt wyjścia, lecz sprawozdawca uważa, że istnieje pole do dalszej poprawy i w związku z tym proponuje, aby w następujący sposób wzmocnić ramy polityczne:

Dekarbonizacja transportu drogowego

Dekarbonizacja transportu drogowego ma ogromne znaczenie, a technologie bezemisyjne szybko rozwijane są w sektorze motoryzacyjnym. Aby wesprzeć ten rozwój, kluczowe jest budowanie na dużą skalę niezbędnej infrastruktury.

Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący wprowadzenia obowiązkowych celów w zakresie budowy publicznie dostępnych stacji ładowania lekkich elektrycznych pojazdów dostawczych. Niemniej jednak aby zapewnić szybki, kompletny, sprawiedliwy i uwzględniający różnice geograficzne rozwój elektromobilności w całej Unii,

cele oparte na odległości wzdłuż sieci bazowej i kompleksowej TEN-T muszą – zdaniem sprawozdawcy – zacząć obowiązywać od 2025 r. Aby w pełni wspierać i maksymalnie wykorzystać rosnący udział pojazdów elektrycznych w rynku, ważne jest również wzmocnienie docelowego poziomu dla parku pojazdów poprzez zwiększenie minimalnej mocy wyjściowej każdego pojazdu. Będzie to szczególnie ważne w perspektywie krótko- i średnioterminowej, aby zapewnić podstawowy zasięg umożliwiający użytkownikom ładowanie niezależnie od miejsca prowadzenia pojazdu. W związku z tym wymóg dotyczący mocy wyjściowej każdego pojazdu powinien być powiązany z udziałem pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów, przy czym początkowo wyższe wymogi dotyczące mocy wyjściowej następnie ulegałyby z czasem obniżeniu zgodnie ze wzrostem udziału pojazdów elektrycznych.

Jeśli chodzi o pojazdy ciężkie, sprawozdawca uważa, że należy znacznie rozwinąć cele, aby zaspokoić oczekiwany popyt na rynku. Przede wszystkim obowiązujące przepisy należy opracowywać z punktu widzenia użytkownika i muszą one odpowiadać potrzebom kierowców samochodów ciężarowych. Oznacza to znaczne zwiększenie minimalnej mocy wyjściowej ładowarek, aby umożliwić kierowcom ładowanie w okresach odpoczynku oraz zwiększyć przepustowość stacji ładowania na bezpiecznych i chronionych parkingach. Również w tym przypadku proponowane uruchomienie stacji ładowania wzdłuż sieci TEN-T musi być sprawniejsze i bardziej kompletne niż przewidziano we wniosku Komisji, aby wspierać wchodzenie na rynek samochodów ciężarowych zasilanych akumulatorami.

Z drugiej strony, jeżeli chodzi o LNG w transporcie drogowym, sprawozdawca uważa, że paliwo to nie ma znaczącego potencjału w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich. W związku z tym Unia nie powinna zachęcać do dalszego rozwoju tej infrastruktury, gdyż wiązałoby się to z ryzykiem osieroconych aktywów i szkodliwymi skutkami uzależnienia od technologii kopalnych kosztem zrównoważonych alternatyw o większym potencjale redukcji emisji. Wobec tego infrastruktura tankowania LNG dla pojazdów ciężkich nie powinna być częścią niniejszego rozporządzenia.

Zapewnienie przyjaznego dla użytkowników i dostępnego ładowania

Ładowanie pojazdów musi być łatwe, efektywne i dostępne dla wszystkich osób w społeczeństwie. W związku z tym wszystkie publicznie dostępne stacje ładowania i tankowania muszą być w pełni dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ponadto operatorzy stacji ładowania są zobowiązani podawać cenę ad hoc w „cenie za kWh” przed rozpoczęciem sesji ładowania oraz dopilnować, by zawsze istniała możliwość elektronicznej płatności kartą. Aby umożliwić lepsze zarządzanie siecią elektroenergetyczną, wszystkie punkty ładowania muszą oferować inteligentne ładowanie, co ostatecznie doprowadzi do obniżenia cen energii elektrycznej dla konsumentów.

Sprawozdawca uważa również, że należy zwiększać przejrzystość i jakość danych, które operatorzy stacji ładowania i tankowania są zobowiązani udostępniać. Dotyczy to również przekazania Komisji uprawnień do utworzenia wspólnego europejskiego punktu dostępu na szczeblu europejskim, aby ułatwić porównywanie cen między podmiotami na rynku wewnętrznym, a także ustanowienia na poziomie UE interfejsu dającego użytkownikom dostęp do kompletnej ogólnounijnej mapy i programu planowania trasy podróży pokazujących wszystkie ogólnie dostępne stacje ładowania i tankowania.

Infrastruktura tankowania wodoru

Czysty wodór będzie miał zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów Unii zapisanych w Europejskim Zielonym Ładzie i neutralności klimatycznej do 2050 r. Technologia rozwija się w szybkim tempie i Europa musi w pełni wykorzystać potencjał ekosystemu tankowania wodoru na potrzeby ciężkiego transportu drogowego, co będzie wymagało zarówno wodoru gazowego, jak i ciekłego. Wobec tego sprawozdawca proponuje, aby nadal zwiększać liczbę stacji tankowania na odległość dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T. Państwa członkowskie zapewniają również rozmieszczenie odpowiedniej liczby punktów tankowania wodoru na potrzeby transportu morskiego.

Dostawa energii elektrycznej z lądu i energii elektrycznej dla statków powietrznych podczas postoju

Sprawozdawca zgadza się z wnioskiem Komisji dotyczącym zapewnienia, aby wszystkie porty lotnicze należące do sieci bazowej i kompleksowej TEN-T dostarczały energię elektryczną do statków powietrznych podczas postoju.

Jeżeli chodzi o dostawy energii elektrycznej pobieranej z lądu, należy jednak dopracować wniosek, aby w jeszcze większym stopniu ograniczyć emisje gazów cieplarnianych ze statków zacumowanych. Choć technologia ta istnieje od dwudziestu lat, niewiele statków w Unii zasilanych jest obecnie energią elektryczną z lądu. Aby nadal wspierać szerszy rozwój tej infrastruktury i jej uzasadnienie biznesowe, sprawozdawca pragnie wzmocnić odpowiednie przepisy zarówno pod względem obniżenia limitu tonażu statków, jak i poprzez przyspieszenie terminu wdrożenia do 2025 r.

Zapewnienie zgodności i przejrzystości

Sprawozdawca uważa, że niezwykle ważne jest wypełnianie obowiązków określonych w tej dyrektywie. W związku z tym państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne kroki, aby zapewnić przestrzeganie przepisów i ustanowić sankcje za naruszenia. Ponadto należy zwiększyć przejrzystość i solidność ram służących zapewnieniu postępów i realizacji celów krajowych przez państwa członkowskie.

**ZAŁĄCZNIK: WYKAZ PODMIOTÓW LUB OSÓB OD KTÓRYCH
SPRAWOZDAWCA OTRZYMAŁ INFORMACJE**

Poniższy wykaz opracowano na zasadzie pełnej dobrowolności, na wyłączną odpowiedzialność sprawozdawcy. Przy sporządzaniu sprawozdania, do czasu przyjęcia go w komisji, sprawozdawca otrzymał informacje od następujących podmiotów lub osób:

Podmiot lub osoba
Mazda Motor Europe
EnBW Energie Baden-Württemberg AG
Federation Internationale de l'Automobile
ChargeUp Europe
Hubject
European Copper Institute
Deutschen Sparkassen- und Giroverband
EDF – European Affairs Division
Daimler
Alstom
Transport & Environment
Volkswagen
European Automobile Manufacturers' Association
Deutscher Städtetag
Tesla
Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur
Methanol Institute
VDA - Verband der Deutschen Automobilindustrie e. V.
UNIFE - The European Rail Supply Industry Association
ADAC Automobile Club
BEUC European Consumer Organisation
VZBV Verbraucherzentrale Bundesverband
Monopolkommission
CLEPA
ePURE - European renewable ethanol
SmartEN
NABU (Naturschutzbund Deutschland) e.V.
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.
Initiative Deutsche Zahlungssysteme e.V.
ubitricity Gesellschaft für verteilte Energiesysteme
Verband kommunaler Unternehmen e.V.
ÖBB-Holding AG
ADV Flughafenverband
VDR – Verband Deutscher Reeder
Eurocities
Nati
BMW

Honda
European Sea Ports Organisation - ESPO
Clean Air Task Force
SHV Energy
Zürich 5 Coalition
Liquid Gas Europe
Parking Energy
E.ON
Eaton
Transdev
Eurelectric
Shell
Payments Europe
Mastercard
Visa
FedEx
Federation of European Private Port Companies and Terminals
Aena
Union Française de l'Électricité
Volvo
Avis Budget Group
Europcar Mobility Group
Hertz Corporation
Cruise Lines International Association Europe
Robert Bosch GmbH
Scania
Freie und Hansestadt Hamburg
avere
CEDEC - European Federation of Local Energy Companies
BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
TRATON
Wiener Stadtwerke
Leaseurope
Costa Group
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Union Internationale des Transports Publics
GRTgaz
Fastned
International DME Association
The European Association for Storage and Energy - EASE
AeroSpace and Defence Industries Association of Europe
Portugal Shipowners
bp
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
SHARE NOW
Groupe ADP
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Verband der Elektro- und Digitalindustrie e.V.
Charging Interface Initiative e.V.
Fraport
BusinessEurope
Iberdrola
Edison
Natural & Bio Gas Vehicle Association
Lucid Motors
E.DSO – European Distribution System Operators
IONITY
Bauindustrie
Hydrogen Europe
Air Liquide
ACI EUROPE
eurogas
Central and East European Transport Initiative
Card Payment Sweden

7.4.2022

OPINIA KOMISJI OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO, ZDROWIA PUBLICZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA ŻYWNOŚCI

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE
(COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Alexandr Vondra

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych ma kluczowe znaczenie dla przejścia na niskoemisyjne – a ostatecznie bezemisyjne – środki transportu. Podstawowym źródłem energii w europejskim sektorze transportu wkrótce stanie się energia elektryczna, której uzupełnieniem będą wodór i amoniak. Do osiągnięcia tego celu w Europie niezbędne będzie jednak kilka rozwiązań pośrednich oraz zapewnienie państwom członkowskim bardzo potrzebnej elastyczności finansowej i regulacyjnej, w szczególności w państwach z ograniczoną infrastrukturą ładowania elektrycznych pojazdów drogowych.

Z tego względu we wniosku Komisji w sprawie przekształcenia dyrektywy z 2014 r. w rozporządzenie należy dokładnie rozważyć znaczenie neutralności pod względem technologicznym, która nie może opierać się na niewykonalnych w praktyce założeniach co do czasu budowy i wprowadzenia infrastruktury wymagającej wysokich nakładów.

Obecnie najbardziej zaawansowana jest infrastruktura ładowania lekkich pojazdów elektrycznych. Z tego względu większość wniosku Komisji pozostawiono bez zmian. Jeżeli chodzi jednak o pojazdy ciężarowe, statki żeglugi morskiej i śródlądowej oraz samoloty, uważam wniosek za zbyt ambitny w kwestii perspektyw i możliwości budowy koniecznej infrastruktury. Z tego względu w swoich poprawkach zalecam przesunięcie o trzy lata realizacji celów końcowych związanych z punktami ładowania pojazdów elektrycznych oraz ze stacjami tankowania wodoru, a jednocześnie wydłużenie o trzy lata obowiązku utrzymywania infrastruktury LNG. Uważam, że takie podejście zapewni konieczną elastyczność oraz uwzględni różnice w sytuacji wyjściowej poszczególnych państw członkowskich.

Mam również zastrzeżenia do kilku poddefinicji paliw alternatywnych zawartych we wniosku Komisji. Niektóre definicje wprowadzają w błąd i mogą prowadzić do problemów ze sporządzaniem mieszanek i dostawą, w szczególności w przypadku paliw odnawialnych, takich jak biometan czy wodór odnawialny. Problematyczna jest także przedstawiona przez Komisję definicja „paliw alternatywnych wykorzystywanych w pojazdach bezemisyjnych”.

Niektóre z wymienionych paliw wymagają procesów produkcji skutkujących wysokim poziomem emisji, co zagraża wiarygodności ostatecznego rozporządzenia. Z tego względu wprowadzam poprawki, które mają na celu rozwiązanie tych problemów i zapewnienie jasności prawa.

Ponieważ wniosek Komisji zakłada nałożenie na państwa członkowskie uciążliwych obowiązków administracyjnych w dziedzinie sprawozdawczości na temat postępów, zalecam wydłużenie kilku terminów. Uważam wreszcie plan Komisji zakładający dokonanie przeglądu nowego aktu prawnego w 2026 r. za przedwczesny, ponieważ taki okres jest zbyt krótki na przeprowadzenie solidnej oceny skutków aktu prawnego, jeśli wziąć pod uwagę skalę niezbędnej nowej infrastruktury. W związku z powyższym proponuję dwuletni okres odroczenia.

POPRAWKI

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1 Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już cele dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE⁴⁵ ustanowiono jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 14 %.

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

Poprawka

(2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już cele dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE⁴⁵ ustanowiono cel dotyczący udziału paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych. ***Jednocześnie należy uwzględnić fakt, że aby osiągnąć unijny cel neutralności klimatycznej do 2050 r., emisje z sektora transportu trzeba ograniczyć o około 90 %.***

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. Instrumenty te powinny przyspieszyć upowszechnianie w szczególności pojazdów bezemisyjnych i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw.

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

Poprawka

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. Instrumenty te powinny przyspieszyć upowszechnianie w szczególności pojazdów bezemisyjnych i **paliw alternatywnych**, a tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw. **Środki wprowadzone na mocy niniejszego rozporządzenia mają na celu wsparcie producentów pojazdów w osiąganiu celów i w redukcji emisji CO₂ z transportu drogowego, a jednocześnie uniknięcie zakłóceń w podróżowaniu i zapewnienie połączeń w całej Europie.**

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Według analizy Wspólnego Centrum Badawczego (JRC) „od źródła do koła” dotyczącej unijnych rozwiązań w zakresie paliw i mechanizmów napędowych^{1a} odnawialne paliwa transportowe pochodzenia niebiologicznego, takie jak syntetyczny olej napędowy, mają tę zaletę, że są to paliwa typu „drop-in”, czyli łatwe do zastosowania w standardowych infrastrukturach i mechanizmach napędowych. Ich wyniki pod względem emisji gazów cieplarnianych zależą przede wszystkim od źródła energii wykorzystywanego do ich produkcji. Ich przekształcenie z surowców resztkowych lub odnawialnej energii elektrycznej może spowodować znaczne oszczędności energii i zbliżyć nas do neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla od źródła do koła.

^{1a} Prussi, M., Yugo, M., De Prada, L., Padella, M., Edwards, Sprawozdanie JRC „Od źródła do koła”, wyd. 5. EUR 30284 EN, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg, 2020, ISBN 978-92-76-20109-0, doi:10.2760/100379, JRC121213.

Uzasadnienie

Odniesienie do wewnętrznego badania Komisji dotyczącego wykonalności różnych scenariuszy paliwowych, w tym e-paliw.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w *lotnictwie* i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju. W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach sieci TEN-T odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów.

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w *samolotach podczas postoju* i w transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju. ***Ponadto Komisja powinna ocenić obecny stan i przyszły rozwój rynku wodoru dla lotnictwa i przygotować studium wykonalności dotyczące wdrożenia odpowiedniej infrastruktury do zasilania samolotów, w tym, w stosownych przypadkach, plan wdrożenia infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych, zwłaszcza w odniesieniu do wodoru i ładowania elektrycznego samolotów.*** W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach sieci TEN-T odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. ***Gdy technologie dla statków zasilanych paliwami syntetycznymi innymi niż syntetyczny olej napędowy dojrzeją, potrzebna będzie powiązana infrastruktura tankowania paliwa.*** Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów. ***W przeglądzie dyrektywy 2014/94/UE stwierdzono, że w większości państw członkowskich wdrożenie infrastruktury energii elektrycznej pobieranej z lądu w portach jest ograniczone. W związku z tym wiążące cele dotyczące terminowego wdrożenia odpowiedniej infrastruktury***

powinny zapewnić operatorom statków wystarczający dostęp do energii elektrycznej z lądu w portach TEN-T, aby mogli oni wywiązać się z obowiązków ustanowionych w inicjatywie FuelEU Maritime.

⁴⁸ COM(2021)0561.

⁴⁹ COM(2021)0562.

⁴⁸ COM(2021)0561.

⁴⁹ COM(2021)0562.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Komisja powinna dopilnować, by energią elektryczną pobieraną z lądu wykorzystywano w najbardziej efektywny sposób. Aby pomóc państwom członkowskim w podjęciu tej decyzji, Komisja w ramach oceny śródkresowej powinna wskazać, które porty są najbardziej przystosowane do wykorzystania energii elektrycznej pobieranej z lądu, a w których pod względem efektywności i redukcji CO2 korzystniejsze byłyby rozwiązania alternatywne.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) Ponadto należy zastosować zróżnicowane podejście do państw członkowskich i regionów w Unii w zależności od poziomu rozwoju ich gospodarki i infrastruktury, specyfiki geograficznej i specyfiki rynków krajowych, w tym infrastruktury na

granicy z państwami trzecimi. Żadne państwo członkowskie nie powinno być jednak zwolnione ze wspólnych unijnych celów klimatycznych, choć harmonogramy i cele pośrednie mogą się oczywiście różnić.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. ***Utrzymując się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i*** podejść na szczeblu krajowym ***nie stworzą długoterminowej pewności koniecznej*** dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.

Poprawka

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. ***Kluczowa jest zatem praca nad wyrównaniem*** podejść na szczeblu krajowym, ***aby stworzyć długoterminową pewność konieczną*** dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii, ***także najbardziej oddalonych regionach Unii i do tych regionów. Rozwój takiej sieci infrastruktury zwiększyłby dostępność i***

połączalność wszystkich regionów w Unii, w tym regionów najbardziej oddalonych i innych regionów oddalonych czy obszarów wiejskich, i wzmocniłby spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną między nimi. Podczas określania obowiązkowych minimalnych celów opartych na odległości należy jednak wziąć pod uwagę cechy sieci TEN-T, takie jak średnie natężenie ruchu i zaludnienie.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Obszary słabo zaludnione są mniej atrakcyjne dla prywatnych inwestycji w infrastrukturę ładowania ze względu na mniejsze przepływy ruchu i zapotrzebowanie na ładowanie. Aby państwa członkowskie mogły skutecznie wypełniać swoje obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia i wdrażać infrastrukturę ładowania również na obszarach słabo zaludnionych, w unijnych zasadach pomocy państwa należy przewidzieć większe wsparcie publiczne dla infrastruktury ładowania na takich obszarach.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) Operatorzy niekomercyjni, tacy jak właściciele prywatnych punktów ładowania udostępniający publicznie swoje punkty bezpłatnie lub w zamian za uznaniowy wkład finansowy, samodzielnie lub w ramach sieci społecznościowej,

odgrywają ważną rolę w zasobooszczędnym przejściu na mobilność bezemisyjną, w szczególności na obszarach słabo zaludnionych. Choć niekomercyjne systemy ładowania są wyłączone z wymogów niniejszego rozporządzenia, powinny być promowane przez państwa członkowskie, a punkty ładowania o mocy co najmniej 11 kW można wliczać w realizację celów w wymiarze do 50 %.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9c) Obywatelskie społeczności energetyczne i społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej, zdefiniowane w dyrektywach (UE) 2019/944 i (UE) 2018/2001, także odgrywają ważną rolę w rozwoju mobilności bezemisyjnej, gdy społeczności te działają jako komercyjni operatorzy punktów ładowania i tankowania paliw lub jako dostawcy usług w zakresie mobilności. Zgodnie z art. 5 i 7 społeczności te mogą zdecydować o pobieraniu od użytkowników końcowych należących do ich społeczności niższej opłaty niż od użytkowników do niej nienależących, zachowując przy tym jednak odpowiednie proporcje.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie *całkowitej*

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie *całkowitego*

liczby pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.

udziału pojazdów elektrycznych w całej flocie pojazdów pasażerskich państw członkowskich z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania. **Metodyka powinna także uwzględniać stan rozwoju rynku pojazdów elektrycznych i być do niego dostosowana, jak również odpowiednio wyważona, aby wyznaczać osiągalne cele, które będą stymulować rozwój rynków o małych flotach.**

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania powinien w pierwszej kolejności wynikać z prywatnych inwestycji rynkowych. Państwa członkowskie powinny jednak wspierać rozwój infrastruktury za pomocą wstępnych inwestycji publicznych w przypadkach, w których warunki rynkowe wymagają wsparcia publicznego, pod warunkiem że jest ono w pełni zgodne z zasadami pomocy państwa, do czasu

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Elektryczne pojazdy ciężkie potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona do elektrycznych pojazdów ciężkich **prawie nigdzie** w Unii **nie jest dostępna**. Podejście **mieszane obejmujące** cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, cele w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i cele w węzłach miejskich powinno zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępnej infrastrukturą przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby **wesprzeć upowszechnienie na** rynku pojazdów ciężkich elektrycznych o napędzie akumulatorowym.

Poprawka

(13) Elektryczne pojazdy ciężkie potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona do elektrycznych pojazdów ciężkich **jest całkowicie niedostępna** w Unii. **Z tego względu pojazdy ciężkie będą potrzebować więcej czasu na rozwój i wdrożenie niż infrastruktura dla pojazdów lekkich.** Podejście **przyrostowe łączące** cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, cele w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i cele w węzłach miejskich powinno **ostatecznie** zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępnej infrastrukturą przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby **proaktywnie wspierać przewidywane zwiększenie udziału w** rynku pojazdów ciężkich elektrycznych o napędzie akumulatorowym. **W związku z tym potrzebne są inwestycje rozruchowe w infrastrukturę dla elektrycznych pojazdów ciężkich, natomiast dalszy rozwój infrastruktury powinien zależeć od zwiększenia ich udziału w rynku unijnym, krajowym i regionalnym i od stosownych danych o ruchu.**

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, co przyczyni się konkretnie do elektryfikacji sektora przewozów długodystansowych.

Poprawka

(14) Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, co przyczyni się konkretnie do elektryfikacji sektora przewozów długodystansowych. ***Podczas określania obowiązkowych minimalnych celów opartych na odległości należy jednak wziąć pod uwagę cechy sieci TEN-T, takie jak średnie natężenie ruchu i zaludnienie.***

Poprawka 15

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Aby zapobiec zatorom w punktach ładowania pojazdów elektrycznych, Komisja powinna zachęcać do innowacji w obszarze stacji szybkiego ładowania i dopilnować, by państwa członkowskie wykorzystywały najbardziej wydajną infrastrukturę wokół tych punktów ładowania.

Poprawka 16

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)**

(15a) Wymogi infrastrukturalne, które mają zastosowanie do sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, powinny przewidywać możliwość stosowania uzasadnionych zwolnień z wymogów, także w przypadku gdy inwestycji nie można uzasadnić w świetle kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944⁵² umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania, do ładowania w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego systemu pomiarowego do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalne ekonomicznie – oraz zapewniać, aby systemy te spełniały

Poprawka

(20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944⁵² umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu **i udziału odnawialnych źródeł energii**, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania, **a także punktami ładowania dwukierunkowego**, do ładowania w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego systemu pomiarowego do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to

wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444.

wykonalne techniczne i racjonalne ekonomicznie – oraz zapewnić, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444.

⁵² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 125).

⁵² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 125).

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne ładowanie może w szczególności ułatwić dalsze włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż umożliwia ono reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). **Wszystkie** punkty ładowania o **normalnej mocy**, przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

Poprawka

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne ładowanie może w szczególności ułatwić dalsze włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż umożliwia ono reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. **Należy umożliwić inteligentne ładowanie zarówno przy normalnej prędkości ładowania, jak i podczas szybkiego ładowania, jako reakcję na dynamiczne sygnały cenowe lub optymalizację przepływu energii.** Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Punkty ładowania **dwukierunkowe umożliwiają stabilizację sieci dzięki zasobom akumulatorów o niskich kosztach systemowych oraz tworzą możliwości biznesowe dla kierowców pojazdów**

elektrycznych. Wszystkie punkty ładowania, przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie i ładowanie dwukierunkowe. Operatorzy powinni dopilnować, aby wszystkie nowo zainstalowane lub zmodernizowane ogólnodostępne punkty ładowania umożliwiały inteligentne ładowanie.

Poprawka 19

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Aby zagwarantować, że szybka transformacja w kierunku elektromobilności odbędzie się w sposób zrównoważony, Unia powinna zająć czołową pozycję na świecie w obszarze zrównoważonych produktów, technologii, usług i innowacji, w szczególności tych dotyczących społecznie sprawiedliwego, odpowiedzialnego środowiskowo, zrównoważonego i etycznie odpowiedzialnego łańcucha wartości akumulatorów opartego na gospodarce o obiegu zamkniętym.

Poprawka 20

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Państwa członkowskie mogą korzystać z szerokiej gamy źródeł finansowania wspierających wdrażanie infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/241^{1a}, komisyjnego Instrumentu

Wsparcia Technicznego ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/240^{1b}, instrumentu „Łącząc Europę” ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/1153^{1c}, Instrumentu na rzecz Paliw Alternatywnych ustanowionego rozporządzeniem 2022/xxxx^{1d} oraz z partnerstw i misji w programie „Horyzont Europa”, zwłaszcza misji proponowanej w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, której celem jest osiągnięcie do 2030 r. neutralności klimatycznej 100 miast. Ponadto Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności ustanowione rozporządzeniem (UE) 2021/1058^{1e} są dostępne w celu wspierania inwestycji w badania, innowacje i wdrażanie, w szczególności w słabiej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach, a program Invest EU, poprzez segment zrównoważonej infrastruktury, może wzmocnić przyszłościowe inwestycje w całej Unii Europejskiej, pomóc uruchomić inwestycje prywatne i zapewnić usługi doradcze dla projektodawców i operatorów działających w obszarze zrównoważonej infrastruktury i aktywów mobilnych. W ostatnich latach grupa EBI zwiększyła również wsparcie na rzecz przyspieszenia rozwoju nowszych technologii, takich jak elektromobilność i transformacja cyfrowa, w ramach Programu na rzecz bardziej ekologicznego transportu. Oczekuje się, że EBI będzie nadal oferować szereg struktur finansowania, aby pomóc w przyspieszeniu tego rozwoju. Państwa członkowskie powinny korzystać z tych możliwości finansowania, zwłaszcza by promować rozwiązania w obszarze transportu publicznego i aktywnej mobilności oraz finansować działania mające na celu wsparcie obywateli dotkniętych ubóstwem energetycznym.

1a Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności.

1b Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego.

1c Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014.

1d Rozporządzenie (UE) 2021/... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE.

1e Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Przejrzystość cenowa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem korzystania z usługi ładowania lub tankowania paliw użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni otrzymywać rzetelne informacje dotyczące cen. Cena powinna być podana w przejrzysty sposób, aby umożliwić użytkownikom końcowym identyfikację poszczególnych składników kosztów.

Poprawka

(24) Przejrzystość cenowa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem korzystania z usługi ładowania lub tankowania paliw użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni otrzymywać rzetelne informacje dotyczące cen. Cena powinna być podana w przejrzysty sposób, aby umożliwić użytkownikom końcowym identyfikację poszczególnych składników kosztów.
Niezależnie od innych sposobów

podawania ceny, musi być ona zawsze widoczna na odpowiedniej stacji ładowania lub tankowania paliw.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. Komisja **powinna** monitorować rozwój rynku ładowania. Przy dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Poprawka

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. **Krajowe organy regulacyjne i Komisja powinny** monitorować rozwój rynku ładowania. **Najpóźniej** przy dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

(26) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku.

Poprawka

(26) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku.

Rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym **rozpowszechnienie na dużą skalę** pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, jak przewidziano w strategii Komisji w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu⁵⁴. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich, co nie pozwala na poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe cele w zakresie tworzenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić utworzenie wystarczająco gęstej sieci punktów tankowania wodoru wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii lekkich i ciężkich pojazdów napędzanych wodorem.

⁵⁴ COM(2020)0301.

Rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym **zwiększenie udziału w rynku** pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, jak przewidziano w strategii Komisji w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu⁵⁴. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich, co nie pozwala na poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe cele w zakresie tworzenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić utworzenie wystarczająco gęstej sieci punktów tankowania wodoru wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii lekkich i ciężkich pojazdów napędzanych wodorem. **Podczas określania obowiązkowych minimalnych celów opartych na odległości należy jednak wziąć pod uwagę cechy sieci TEN-T, takie jak średnie natężenie ruchu i zaludnienie.**

⁵⁴ COM(2020)0301.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję

(27) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub jego pobliżu. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁵⁵

Poprawka

(27) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub jego pobliżu. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁵⁵

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

⁵⁵ 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).

– powinny zapewnić takie stacje tankowania. W obrębie węzłów miejskich organy publiczne powinny rozważyć tworzenie stacji **tankowania wodoru** w multimodalnych centrach logistycznych, gdyż nie tylko są one typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich, lecz mogłyby również wydawać wodór na potrzeby innych rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa.

⁵⁵ 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).

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż ***pewien stopień niepewności dotyczącej*** tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór

Poprawka

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż ***niepewność dotycząca*** tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór

gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór, który pozwala zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i jest technologią preferowaną przez niektórych producentów pojazdów. W tym celu *minimalna* liczba stacji tankowania wodoru *powinna wydawać*, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

⁵⁶ COM(2020)0301.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować *instrumenty płatnicze* szeroko stosowane w Unii, *w szczególności płatności elektroniczne za pomocą terminali i urządzeń stosowanych do usług płatniczych*. Ta metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

Poprawka 27

gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór, który pozwala zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i jest technologią preferowaną przez niektórych producentów pojazdów. W tym celu *należy wymagać, by odpowiednia* liczba stacji tankowania wodoru *wydawała*, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

⁵⁶ COM(2020)0301.

Poprawka

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować *karty* szeroko stosowane w Unii *jako metodę domyślną i płatności gotówkowe jako metodę dodatkową*. Metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(30a) Aby zadbać o jak najbardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury ładowania, która ma zostać wdrożona, oraz aby zwiększyć zaufanie konsumentów do elektromobilności, należy dopilnować, by dostęp do ogólnodostępnych stacji ładowania mieli wszyscy użytkownicy niezależnie od marki samochodu i tego, czy są oni objęci systemem płatności umownych, oraz niezależnie od innych warunków.

Poprawka 28

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(31) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić wszystkim użytkownikom bezproblemową mobilność i dostępność, w tym również osobom z niepełnosprawnościami *i* osobom starszym. Co do zasady lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby mogło z nich korzystać jak najwięcej osób, w **szczególności** osoby starsze, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osoby z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół parkingu, zadbanie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, zapewnienie, aby guziki lub ekran stacji ładowania znajdowały się na odpowiedniej wysokości oraz aby waga kabli służących do ładowania i tankowania paliw umożliwiała osobom o ograniczonej sile łatwą ich obsługę. Ponadto interfejs

(31) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić wszystkim użytkownikom bezproblemową mobilność, **łatwą obsługę** i dostępność, w tym również osobom z niepełnosprawnościami, osobom starszym *i osobom mieszkającym w regionach oddalonych i najbardziej oddalonych czy na obszarach wiejskich*. Co do zasady lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby mogło z nich korzystać jak najwięcej osób, w **tym** osoby starsze, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osoby z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół parkingu, zadbanie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, zapewnienie, aby guziki lub ekran stacji ładowania znajdowały się na odpowiedniej wysokości oraz aby waga kabli służących do ładowania i tankowania

użytkownika odnośnych stacji ładowania powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882⁵⁷ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.

paliw umożliwiała osobom o ograniczonej sile ławą ich obsługę. ***W przypadku dostępności miejsc parkingowych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnościami określony odsetek tych miejsc powinien być wyposażony w punkty ładowania i tankowania paliw.*** Ponadto interfejs użytkownika odnośnych stacji ładowania powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882⁵⁷ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw. ***W stosownych przypadkach przy tworzeniu stacji ładowania i tankowania należy również uwzględnić szczególną sytuację regionów najbardziej oddalonych.***

⁵⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

⁵⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję

(32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z łądu mogą zapewnić czystą energię dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i statków żeglugi śródlądowej. Zgodnie z inicjatywą FuelEU Maritime operatorzy kontenerowców i statków pasażerskich powinni przestrzegać przepisów mających na celu ograniczenie emisji ***ze statków cumujących***. Obowiązkowe cele w zakresie rozpowszechnienia powinny zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające

Poprawka

(32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z łądu mogą zapewnić czystą energię dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i statków żeglugi śródlądowej, ***w tym ich wpływu na lokalną jakość powietrza, zwłaszcza podczas postoju w portach***. Zgodnie z inicjatywą FuelEU Maritime operatorzy kontenerowców i statków pasażerskich powinni przestrzegać przepisów mających na celu ograniczenie emisji. Obowiązkowe cele w zakresie rozpowszechnienia powinny

zasilanie energią elektryczną z lądu w portach morskich bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, aby spełnić te wymogi. Zastosowanie tych celów do wszystkich portów morskich sieci TEN-T zapewniłoby równe warunki działania portów.

zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające zasilanie energią elektryczną z lądu w portach morskich *i na śródlądowych drogach wodnych* bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, aby spełnić te wymogi. Zastosowanie tych celów do wszystkich portów morskich *i śródlądowych* sieci TEN-T zapewniłoby równe warunki działania portów.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32a) Podczas wdrażania instalacji do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu i dostarczania takiej energii należy uwzględnić zróżnicowanie portów morskich pod względem ich wielkości, obsługiwanych segmentów ruchu, zarządzania i położenia geograficznego. Różnice w zarządzaniu portamiorskimi w Unii Europejskiej mogą wiązać się z różnym podziałem obowiązków, jeśli chodzi o wdrażanie i dostarczanie energii elektrycznej pobieranej z lądu.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32b) Z uwagi na koszty i złożoność procesu upowszechniania energii elektrycznej pobieranej z lądu w portach morskich nadrzędną rolę powinny odgrywać inwestycje, w szczególności gdy jest to najbardziej uzasadnione pod względem redukcji emisji i rentowności. Należy tu uwzględnić częstotliwość wykorzystania, potencjalny poziom redukcji emisji, regularność zawinąć i

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję

(33) Kontenerowcom i statkom pasażerskim jako kategoriom statków, które produkują najwięcej emisji na jeden statek cumujący, powinno się priorytetowo zapewnić zasilanie energią elektryczną z lądu. Aby uwzględnić charakterystykę zapotrzebowania na moc poszczególnych rodzajów cumujących statków pasażerskich, a także charakterystykę operacyjną portu, należy rozróżnić pomiędzy wymogami statków pasażerskich dotyczącymi statków pasażerskich typu ro-ro *i* szybkich statków pasażerskich, a wymogami dotyczącymi pozostałych statków pasażerskich.

Poprawka

(33) Kontenerowcom i statkom pasażerskim jako kategoriom statków, które produkują najwięcej emisji na jeden statek cumujący, ***a tym samym wpływają na lokalną jakość powietrza***, powinno się priorytetowo zapewnić zasilanie energią elektryczną z lądu. Aby uwzględnić charakterystykę zapotrzebowania na moc poszczególnych rodzajów cumujących statków pasażerskich, a także charakterystykę operacyjną portu, należy rozróżnić pomiędzy wymogami statków pasażerskich dotyczącymi statków pasażerskich typu ro-ro, szybkich statków pasażerskich ***i statków wycieczkowych*** a wymogami dotyczącymi pozostałych statków pasażerskich. ***W przypadku pozostałych typów statków nadawane priorytety powinny odzwierciedlać częstotliwość zawinięć tych statków do danego portu oraz możliwość redukcji emisji.***

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję

(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących

Poprawka

(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących

tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby **uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości**.

Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp należących do Unii. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku wyspy powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu **na terminal**, aby **nadać priorytet upowszechnianiu energii elektrycznej pobieranej z lądu w terminalach przeznaczonych do obsługi tych kategorii statków**. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp należących do Unii **i wielu innych wysp, w przypadku których jest on wykorzystywany do celów turystycznych**. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku wyspy powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii, **wtedy gdy koszty są niewspółmierne do korzyści, również środowiskowych. Bez uszczerbku dla zwolnienia przyznanego wyspom nieposiadającym połączenia z siecią elektroenergetyczną na lądzie kontynentalnym lub posiadającym niską przepustowość lokalną, państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi, powinny uwzględnić zapotrzebowanie na energię portów na wyspach, zwiększając lokalną produkcję energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych**.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 34 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(34a) Państwa członkowskie powinny zapewnić odpowiednią produkcję energii i infrastrukturę sieci (zarówno pod względem dostępności, jak i przepustowości), aby zaspokoić popyt wynikający z dostarczania energii elektrycznej pobieranej z lądu w portach zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 35 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(35a) Rozwój i upowszechnianie nowych paliw i rozwiązań w zakresie energii dla sektora morskiego wymaga skoordynowanego podejścia, aby dopasować podaż i popyt oraz zapobiegać powstawaniu aktywów osieroconych. W związku z tym należy opracować mechanizm konsultacji dla wszystkich zainteresowanych stron na szczeblu poszczególnych portów, aby zapewnić koordynację i konsultacje w zakresie stosowania wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu i LNG.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych powinno zastąpić paliwo ciekłe,

(36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych powinno zastąpić paliwo ciekłe,

zużywane przez samoloty, czystszy źródłem energii elektrycznej (korzystanie z pomocniczego źródła zasilania) lub naziemnego źródła zasilania. **Powinno** to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ na zmianę klimatu. Wszystkie operacje zarobkowego transportu lotniczego powinny zatem mieć możliwość korzystania z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach lotu lub stanowiskach poza portem lotniczym w portach lotniczych sieci TEN-T.

zużywane przez samoloty, czystszy źródłem energii elektrycznej (korzystanie z pomocniczego źródła zasilania) lub naziemnego źródła zasilania. **Wszystkie operacje transportu zarobkowego powinny zatem korzystać z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju w portach lotniczych na stanowiskach lotu lub stanowiskach poza portem lotniczym. Jednocześnie pojazdy naziemne przemieszczające się w portach lotniczych powinny zostać zelektryfikowane. Pozwoli** to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ na zmianę klimatu. Wszystkie operacje zarobkowego transportu lotniczego powinny zatem mieć możliwość korzystania z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach lotu lub stanowiskach poza portem lotniczym w portach lotniczych sieci TEN-T. **Państwa członkowskie powinny również monitorować ewentualne pojawienie się technologii elektrycznych i wodorowych statków powietrznych opartych na odnawialnych źródłach energii i w stosownych przypadkach zagwarantować rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw.**

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 38

Tekst proponowany przez Komisję

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych

Poprawka

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować **dokładne udziały w rynku i w ruchu, zwłaszcza w przypadku ruchu tranzytowego, częste monitorowanie i ocenę danych, przygotowywanie prognoz rynkowych oraz** działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej

ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury.

współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 40

Tekst proponowany przez Komisję

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe ram polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinakach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, **które nie będą elektryfikowane**. Na podstawie tych strategii Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie **większej liczby**

Poprawka

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe ram polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinakach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, **których nie można bezpośrednio zelektryfikować**. Na podstawie tych strategii **oraz z uwzględnieniem danych na temat krajowych udziałów w rynku i w ruchu**

obowiązkowych celów dla tych sektorów.

oraz prognoz rynkowych Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie **dodatkowych** obowiązkowych celów dla tych sektorów.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych **i pozaregulacyjnych**, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków **rynkowych i** regulacyjnych, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z **odpowiednimi** podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu **i finansowaniu** rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych **oraz powinny być od samego początku aktywnie zaangażowane w opracowywanie wyżej wspomnianych zachęt i środków, tak aby sektor prywatny mógł się na nie przygotować.**

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 43

Tekst proponowany przez Komisję

(43) Mając na uwadze **rosnącą** różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych oraz ciągły wzrost mobilności drogowej obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie użytkownikom pojazdów jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w punktach tankowania paliw oraz zgodności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku.

Poprawka

(43) Mając na uwadze różnorodność rodzajów paliw dla pojazdów silnikowych oraz ciągły wzrost mobilności drogowej obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie użytkownikom pojazdów jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w punktach tankowania paliw oraz zgodności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku. Państwa członkowskie powinny

Państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 18 listopada 2016 r.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 45

Tekst proponowany przez Komisję

(45) Należy zapewnić konsumentom dostateczną ilość informacji dotyczących lokalizacji geograficznej, charakterystyki i usług oferowanych w ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw alternatywnych objętych niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić, aby operatorzy **lub właściciele** ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw udostępniali odpowiednie dane statyczne i dynamiczne. Należy określić wymogi w zakresie typów danych dotyczących dostępności i dyspozycyjności odpowiednich danych związanych z ładowaniem i tankowaniem w oparciu o wyniki działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” („IDACS”).

mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 18 listopada 2016 r.

Poprawka

(45) Należy zapewnić konsumentom dostateczną ilość informacji dotyczących lokalizacji geograficznej, charakterystyki i usług oferowanych w ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw alternatywnych objętych niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić, aby operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw **bezpłatnie** udostępniali odpowiednie dane statyczne i dynamiczne, **także w ramach zharmonizowanego systemu ogólnounijnego. Dane te mogą być następnie wykorzystywane przez osoby trzecie, w tym koncentratorów i dostawców usług zapewniających reakcję popytu, jak również do porównywania przez konsumentów stacji ładowania i informowania ich o takich stacjach, w szczególności ich lokalizacji, cenie ładowania ad hoc, dostępności i innych parametrach, które są przydatne dla konsumentów, z należytym poszanowaniem wymogów ochrony danych.** Należy określić wymogi w zakresie typów danych dotyczących dostępności i dyspozycyjności odpowiednich danych związanych z ładowaniem i tankowaniem w oparciu o wyniki działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych

kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” („IDACS”), **a także prace Forum Zrównoważonego Transportu.**

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dane należy zatem dostarczać **zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁵⁹ do krajowych punktów dostępu.**

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dane należy zatem dostarczać **za pośrednictwem pojedynczego punktu dostępu, tak aby miały one jednolity format, a operatorzy mogli przekazywać je tylko raz. W przypadku usług umożliwiających bezproblemowe podróżowanie po całej Unii należy również stworzyć ogólnounijny system, który będzie importował znormalizowane informacje z systemów krajowych.**

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 48

Tekst proponowany przez Komisję

(48) W odniesieniu do transportu morskiego i żeglugi śródlądowej należy określić nowe normy ułatwiające i konsolidujące wprowadzanie do obrotu paliw alternatywnych, jeżeli chodzi o dostarczanie paliwa w postaci energii elektrycznej i wodoru oraz bunkrowanie metanolu i amoniaku, ale również normy dotyczące komunikacji między statkami a infrastrukturą.

Poprawka

(48) W odniesieniu do transportu morskiego i żeglugi śródlądowej należy określić nowe normy ułatwiające i konsolidujące wprowadzanie do obrotu paliw alternatywnych, jeżeli chodzi o dostarczanie paliwa w postaci energii elektrycznej i wodoru oraz bunkrowanie metanolu i amoniaku, ale również normy dotyczące komunikacji między statkami a infrastrukturą. ***W odniesieniu do zasilania energią elektryczną z lądu dla transportu morskiego i żeglugi śródlądowej należy ustanowić specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności infrastruktury we wszystkich portach w Unii. Podobnie należy ustanowić specyfikacje techniczne w celu zapewnienia zgodności sprzętu pokładowego z infrastrukturą portową.***

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 49

Tekst proponowany przez Komisję

(49) Międzynarodowa Organizacja Morska („IMO”) ***opracowuje*** jednolite i uznawane w skali międzynarodowej normy dotyczące bezpieczeństwa i środowiska w dziedzinie transportu morskiego. Zważywszy na globalny charakter transportu morskiego, należy unikać konfliktów z normami międzynarodowymi. Unia Europejska powinna zatem zapewnić, by specyfikacje techniczne dotyczące transportu morskiego przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia były spójne z regułami

Poprawka

(49) Międzynarodowa Organizacja Morska („IMO”) ***zapewnia*** jednolite i uznawane w skali międzynarodowej normy dotyczące bezpieczeństwa i środowiska w dziedzinie transportu morskiego. Zważywszy na globalny charakter transportu morskiego, należy unikać konfliktów z normami międzynarodowymi. Unia Europejska powinna zatem zapewnić, by specyfikacje techniczne dotyczące transportu morskiego przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia były spójne z regułami międzynarodowymi przyjętymi przez IMO.

międzynarodowymi przyjętymi przez IMO.

Jednocześnie Unia powinna starać się przekonać IMO do dopilnowania, by przyjmowane normy odzwierciedlały unijne cele w zakresie ochrony środowiska.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z odpowiednimi grupami ekspertów, a w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane **lub wykonawcze** na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z **szerokim gronem zainteresowanych stron, w tym z organizacjami konsumenckimi, a także** z odpowiednimi grupami ekspertów, a w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 53

Tekst proponowany przez Komisję

(53) Infrastruktura paliw alternatywnych jest dziedziną, która szybko się rozwija. Brak wspólnej specyfikacji technicznej stoi na przeszkodzie utworzeniu jednolitego rynku infrastruktury paliw alternatywnych. Komisja powinna zatem posiadać uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu formułowania specyfikacji technicznej w obszarach, w których brakuje niezbędnej wspólnej specyfikacji technicznej. W szczególności taka specyfikacja powinna dotyczyć

Poprawka

(53) Infrastruktura paliw alternatywnych jest dziedziną, która szybko się rozwija. Brak wspólnej specyfikacji technicznej stoi na przeszkodzie utworzeniu jednolitego rynku infrastruktury paliw alternatywnych. Komisja powinna zatem posiadać uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu formułowania specyfikacji technicznej w obszarach, w których brakuje niezbędnej wspólnej specyfikacji technicznej. W szczególności taka specyfikacja powinna dotyczyć

komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania, komunikacji między punktem ładowania a systemem zarządzania oprogramowaniem do ładowania (komunikacja wewnętrzna), komunikacji związanej z usługą roamingu dostępną w pojeździe elektrycznym oraz komunikacji z siecią elektroenergetyczną. Należy również określić odpowiednie ramy zarządzania i role poszczególnych uczestników ekosystemu komunikacji pojazd-sieć. Ponadto należy wziąć pod uwagę nowe osiągnięcia technologiczne, takie jak systemy dróg elektrycznych (ERS). Jeżeli chodzi o dostarczanie danych, należy przewidzieć dodatkowe rodzaje danych i specyfikację techniczną dotyczącą formatu, częstotliwości i jakości danych na potrzeby zapewnienia ich dostępności i przejrzystości.

komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania, komunikacji między punktem ładowania a systemem zarządzania oprogramowaniem do ładowania (komunikacja wewnętrzna), komunikacji związanej z usługą roamingu dostępną w pojeździe elektrycznym oraz komunikacji z siecią elektroenergetyczną. Należy również **jak najszybciej** określić odpowiednie ramy zarządzania i role poszczególnych uczestników ekosystemu komunikacji pojazd-sieć. Ponadto należy wziąć pod uwagę nowe osiągnięcia technologiczne, takie jak systemy dróg elektrycznych (ERS). Jeżeli chodzi o dostarczanie danych, należy przewidzieć dodatkowe rodzaje danych i specyfikację techniczną dotyczącą formatu, częstotliwości i jakości danych na potrzeby zapewnienia ich dostępności i przejrzystości.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 54

Tekst proponowany przez Komisję

(54) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego. Fakt ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla poszczególnych środków transportu. Do końca 2026 r. Komisja powinna zatem przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia, **w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych**

Poprawka

(54) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego. Fakt ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla poszczególnych środków transportu. Do końca 2026 r. Komisja powinna zatem przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia z **uwzględnieniem krajowych danych na temat udziału w rynku i w ruchu oraz prognoz rynkowych.**

*i powietrznych w transporcie wodnym
i w lotnictwie.*

Poprawka 48

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

9a) „obywatelska społeczność energetyczna” oznacza społeczność zdefiniowaną w art. 2 pkt 11 dyrektywy (UE) 2019/944;

Poprawka 49

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 14**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) „połączony cyfrowo punkt ładowania” oznacza punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym **oraz komunikować się dwukierunkowo z siecią elektroenergetyczną i pojazdem elektrycznym** oraz który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej;

14) „połączony cyfrowo punkt ładowania” oznacza punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym **z zapewnieniem komunikacji wewnętrznej** i który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej;

Poprawka 50

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

19a) „efektywność energetyczna przede wszystkim” oznacza „efektywność energetyczną przede wszystkim” w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 38

Tekst proponowany przez Komisję

38) „ogólnodostępna” infrastruktura paliw alternatywnych oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa, niezależnie od tego, czy znajduje się ona na terenie publicznym czy prywatnym, **czy obowiązują ograniczenia lub warunki wstępu na dany teren lub do danego obiektu oraz niezależnie od mających zastosowanie warunków użytkowania danej infrastruktury paliw alternatywnych**;

Poprawka

38) „ogólnodostępna” infrastruktura paliw alternatywnych oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa, **który zapewnia nieograniczony i bezwarunkowy dostęp do infrastruktury paliw alternatywnych** niezależnie od tego, czy znajduje się ona na terenie publicznym czy prywatnym;

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 38 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

38a) „półpubliczna infrastruktura ładowania” oznacza strefę, stację lub punkt ładowania, które znajdują się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa przez co najmniej 8 godzin dziennie i 6 dni w tygodniu przy czasie pracy wynoszącym co najmniej 98 %;

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 43 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

43a) „punkt, stacja lub strefa ładowania pojazdów lekkich i ciężkich” oznacza punkt, stację lub strefę ładowania, które są zaprojektowane i przeznaczone do ładowania zarówno pojazdów lekkich, jak i ciężkich, zważywszy na szczególne cechy projektowe złączy lub wtyczek albo na cechy projektowe przestrzeni parkingowej przylegającej do punktu, stacji lub strefy ładowania, albo na oba te czynniki;

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 49

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

49) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe;

49) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe **lub statku**;

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 54 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

54a) „społeczność energetyczna działająca w zakresie energii odnawialnej” oznacza społeczność zdefiniowaną w art. 2 pkt 16 dyrektywy (UE) 2018/2001;

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 56

Tekst proponowany przez Komisję

56) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking i miejsce obsługi podróżnych, o których mowa w art. 17 pkt 1 lit. b), przeznaczone do nocnego parkowania pojazdów ciężkich;

Poprawka

56) „bezpieczny i chroniony parking” oznacza parking i miejsce obsługi podróżnych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c), przeznaczone do nocnego parkowania pojazdów ciężkich;

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 59

Tekst proponowany przez Komisję

59) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach *komunikacji elektronicznej*;

Poprawka

59) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach *standardowego protokołu komunikacyjnego; inteligentne ładowanie może odbywać się zarówno przy normalnej prędkości ładowania, jak i podczas szybkiego ładowania, jako reakcja na dynamiczne sygnały cenowe lub optymalizacja przepływu energii;*

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

66a) „centrum logistyczne” oznacza przestrzeń na określonym obszarze, w obrębie której różni operatorzy prowadzą na zasadach komercyjnych wszystkie działania związane z transportem, logistyką i dystrybucją towarów, zarówno w przypadku tranzytu krajowego, jak i międzynarodowego; operatorzy mogą być

Poprawka

właścicielami lub najemcami budynków i obiektów (magazynów, centrów dystrybucyjnych, powierzchni magazynowych, biur, serwisów samochodów ciężarowych itp.);

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

66b) „karta płatnicza” oznacza usługę płatniczą, która wykorzystuje fizyczną lub cyfrową kartę debetową lub kredytową oraz obejmuje karty płatnicze zapisane w aplikacji na smartfony;

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

66c) „usługa płatnicza” oznacza usługę płatniczą zdefiniowaną w art. 4 pkt 3 dyrektywy (UE) 2015/2366.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych;

– ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych, *w tym samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych;*

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 1 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *co najmniej jedna stacja ładowania w każdej strefie ładowania na obszarach miejskich oraz wzdłuż sieci bazowej i kompleksowej TEN-T była przeznaczona dla lekkich pojazdów użytkowych z przyczepą i uwzględniała ich specjalne wymogi w zakresie wielkości przestrzeni ładunkowej tego rodzaju pojazdów;*

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 1 b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *rozwój infrastruktury ładowania wspierał podróże multimodalne;*

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 2 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *dostateczna liczba ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów lekkich była przystosowana do ładowania inteligentnego i dwukierunkowego.*

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; oraz

Poprawka

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 3 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, **jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok wynosi mniej niż 2,5 %**; oraz

w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 2 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok wynosi więcej niż 2,5 % i mniej niż 5 %; oraz

w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1,5 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok wynosi więcej niż 5 % i mniej niż 10 %; oraz

w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej

mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok wynosi więcej niż 10 % i mniej niż 15 %; oraz

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok wynosi więcej niż 15 %, nie obowiązują żadne wiążące cele w zakresie infrastruktury, jednak państwo członkowskie podejmuje dodatkowe środki, w przypadku gdy całkowita moc wyjściowa każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym wynosi mniej niż 1 kW;

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego **zasilanego prądem sieciowym** zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **0,66 kW** za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania.

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **2 kW** za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, *jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy*

*rok jest wynosi mniej niż 2,5 %; oraz
w odniesieniu do każdego lekkiego
pojazdu hybrydowego zasilanego prądem
sieciovym zarejestrowanego na
terytorium danego państwa
członkowskiego – zapewnienie całkowitej
mocy wyjściowej o wartości co najmniej
1,5 kW za pomocą ogólnodostępnych
stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów
elektrycznych danego państwa
członkowskiego w całkowitej
przewidywanej flocie pojazdów na każdy
rok wynosi od 2,5 % do poniżej 5 %; oraz
w odniesieniu do każdego lekkiego
pojazdu hybrydowego zasilanego prądem
sieciovym zarejestrowanego na
terytorium danego państwa
członkowskiego – zapewnienie całkowitej
mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1
kW za pomocą ogólnodostępnych stacji
ładowania, jeżeli udział pojazdów
elektrycznych danego państwa
członkowskiego w całkowitej
przewidywanej flocie pojazdów na każdy
rok wynosi od 5 % do poniżej 10 %; oraz
w odniesieniu do każdego lekkiego
pojazdu hybrydowego zasilanego prądem
sieciovym zarejestrowanego na
terytorium danego państwa
członkowskiego – zapewnienie całkowitej
mocy wyjściowej o wartości co najmniej
0,66 kW za pomocą ogólnodostępnych
stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów
elektrycznych danego państwa
członkowskiego w całkowitej
przewidywanej flocie pojazdów na każdy
rok wynosi od 10 % do poniżej 15 %; oraz*

Poprawka 68

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) jeżeli udział lekkich pojazdów

hybrydowych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok wynosi więcej niż 15 %, nie obowiązują żadne wiążące cele w zakresie infrastruktury, jednak państwo członkowskie podejmuje dodatkowe środki, w przypadku gdy całkowita moc wyjściowa każdego lekkiego pojazdu hybrydowego wynosi mniej niż 0,66 kW;

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **300** kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW;

Poprawka

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **1200** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **300** kW;

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **300** kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW.

Poprawka

(ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **1200** kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **300** kW.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Uznaje się, że stacja ładowania obsługująca obydwie kierunki jazdy, na drogach o małym natężeniu ruchu i w przypadku gdy koszty, również środowiskowe, są niewspółmierne do korzyści, spełnia wymogi niniejszego artykułu względem obydwu kierunków, o ile całkowita moc zainstalowana i liczba ładowarek odpowiadają wymogom dla jednego kierunku jazdy.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Sąsiadujące państwa członkowskie **zapewniają**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka

3. Sąsiadujące państwa członkowskie **podjmują niezbędne środki w celu dopilnowania**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i – **chyba że jest to ekonomicznie niewykonalne** – kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. W przypadku strefy ładowania obsługującej zarówno pojazdy lekkie, jak i ciężkie strefę ładowania i znajdujące się w niej stacje ładowania uznaje się za ogólnodostępną infrastrukturę ładowania zarówno dla lekkich, jak i ciężkich pojazdów drogowych, o ile całkowita moc zainstalowana i typ ładowarek spełniają wymogi dla pojazdów lekkich i ciężkich.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do regionów najbardziej oddalonych i wysp, jeżeli koszty są niewspółmierne do korzyści, również środowiskowych. W takim przypadku państwa członkowskie uzasadniają swoją decyzję i udostępniają te informacje w krajowych ramach

polityki.

Poprawka 77

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Do dnia 31 grudnia 2025 r. budynki komercyjne z parkingami publicznymi posiadającymi ponad 10 miejsc parkingowych dla pojazdów lekkich wyposażają co najmniej 15 % swoich miejsc parkingowych w ogólnodostępne punkty ładowania.

Poprawka 78

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Komisja podejmuje niezbędne środki, by zapewnić współpracę z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w Unii, ze szczególnym uwzględnieniem państw trzecich, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 79

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Państwa członkowskie dopilnowują, aby wszystkie ogólnodostępne strefy ładowania wzdłuż kompleksowej sieci TEN-T przystosowanej do ruchu rowerowego były

wyposażone w standardowe gniazdko elektryczne, które pozwala ładować rowery z napędem elektrycznym.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

Poprawka

a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km, z ***uwzględnieniem warunków lokalnych:***

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich ***i spełniające następujące wymogi*** zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 100 km:

Poprawka

b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 100 km, z ***uwzględnieniem warunków lokalnych:***

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Uznaje się, że stacja ładowania obsługująca obydwa kierunki jazdy, na drogach o małym natężeniu ruchu i w

przypadku gdy koszty, również środowiskowe, są niewspółmierne do korzyści, spełnia wymogi niniejszego artykułu względem obydwu kierunków, o ile całkowita moc zainstalowana i liczba ładowarek spełniają wymogi dla jednego kierunku jazdy.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Na drogach o niskim natężeniu ruchu i w przypadku gdy koszty, zwłaszcza środowiskowe, są nieproporcjonalne do korzyści, państwa członkowskie mogą zwiększyć wymagane odległości w odniesieniu do ciężkich pojazdów transportu drogowego, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, tak aby całkowite odległości między strefami ładowania spełniały w średnim ujęciu wymogi dotyczące odległości.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **zapewniają**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **wprowadzają niezbędne środki w celu zadbania o to**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W razie potrzeby Komisja dokona przeglądu celów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu względem infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów ciężkich, aby dostosować te cele do nowych wymogów ustanowionych w zaktualizowanym rozporządzeniu (UE) 2019/1242 określającym normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Ust. 1 nie ma zastosowania do regionów najbardziej oddalonych i wysp, jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych. W takim przypadku państwa członkowskie uzasadniają swoją decyzję i udostępniają te informacje w krajowych ramach polityki.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Komisja podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić współpracę z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w UE, a w szczególności z tymi państwami trzecimi, przez które przebiegają korytarze transportowe łączące państwa

członkowskie.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 4a

Cele dotyczące infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów lekkich i ciężkich

Gdy strefa ładowania obsługuje zarówno pojazdy lekkie, jak i ciężkie, strefę ładowania i znajdujące się w niej stacje ładowania uznaje się za ogólnodostępną infrastrukturę ładowania zarówno dla lekkich, jak i ciężkich pojazdów drogowych, jeśli łączna zainstalowana moc i typ punktów ładowania spełniają wymogi zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich.

Uzasadnienie

Technicznie możliwe jest, by pojazdy lekkie i ciężkie mogły korzystać z tej samej infrastruktury, jeśli zostanie to wzięte pod uwagę podczas projektowania maksymalnej mocy wyjściowej, a także innych rozwiązań technicznych. Budowa infrastruktury obsługującej zarówno pojazdy lekkie, jak i ciężkie może ograniczyć koszty, a ponadto zapewnić rozsądną elastyczność w przypadku państw członkowskich, na których terytorium są obszary słabo zaludnione i obszary o niskim natężeniu ruchu, gdzie popyt na taką infrastrukturę jest niski.

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą ***i które oddano do użytku od daty określonej w art. 24***, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie

użyciu powszechnie *wykorzystywanego* w Unii *instrumentu płatniczego*. W tym celu:

pojazdów elektrycznych na zasadzie ad hoc, przy użyciu powszechnie *wykorzystywanych* w Unii *instrumentów płatniczych*. W tym celu:

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

na ogólnodostępnych stacjach ładowania *o mocy wyjściowej na poziomie poniżej 50 kW*, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej *jednego z poniższych*:

Poprawka

na *wszystkich* ogólnodostępnych stacjach ładowania, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne, *traktowane jako opcja domyślna, i opcjonalnie płatności gotówkowe* za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej *czytników kart płatniczych*.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) *czytnika kart płatniczych;*

Poprawka

skreśla się

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) *urządzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych;*

Poprawka

skreśla się

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera a – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iii) urzędzeń wykorzystujących połączenie z internetem, dzięki któremu można w szczególności wygenerować na przykład kod QR na potrzeby transakcji płatniczej;

skreśla się

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) na ogólnodostępnych stacjach ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 50 kW, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urzędzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

skreśla się

(i) czytnika kart płatniczych;

(ii) urzędzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych.

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Od dnia 1 stycznia 2027 r. operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne stacje ładowania **o mocy**

Od dnia 1 stycznia 2027 r. operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich ogólnodostępne **i półpublicznie dostępne**

wyjściowej na poziomie co najmniej 50 kW spełniały wymóg określony w *lit. b)*.

stacje ładowania spełniały wymóg określony w *niniejszym ustępie*.

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być *rozsądne*, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka

4. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne *oraz powinny dotyczyć wyłącznie energii elektrycznej pobranej przez pojazd, przy czym możliwe jest nakładanie kar, aby zapobiec zajmowaniu miejsca parkingowego przez pojazd po zakończeniu ładowania*. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Państwa członkowskie uprawnniają krajowe organy regulacyjne do przyjęcia środków w celu dopilnowania, by nie dochodziło do zawyżania cen, między innymi ze względu na odległość do najbliższego punktu ładowania, poziom naładowania akumulatora, markę pojazdu lub uczestnictwo w systemie płatności umownych. Krajowe organy regulacyjne monitorują politykę cenową i praktyki producentów pojazdów i operatorów punktów ładowania, rozważają odpowiednie środki służące ochronie konkurencji i ochronie konsumentów oraz składają Komisji okresowe sprawozdania.

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Operatorzy punktów ładowania wyraźnie przedstawiają cenę ad hoc oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji ładowania. Na stacjach ładowania, **na których mają zastosowanie**, należy wyraźnie przedstawić **co najmniej następujące** elementy cenowe:

Operatorzy punktów ładowania wyraźnie przedstawiają cenę ad hoc oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji ładowania. Na stacjach ładowania należy wyraźnie przedstawić składniki ceny **jako cenę za kWh. Operatorzy dopilnowują, by prowadzone przez nich punkty ładowania były wyposażone w liczniki energii elektrycznej umożliwiające dokładny pomiar odbioru energii elektrycznej.**

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *cenę za sesję,*

skreśla się

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *cenę za minutę,*

skreśla się

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *cenę za kWh.*

skreśla się

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być **rozsądne**, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie

rozdzielając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty **powinny** być **rozsądne**, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat za e-roaming transgraniczny.

rozdzielając składniki ceny pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty **te muszą** być przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat, **na przykład za usługi kalibracji, utratę efektywności lub** e-roaming transgraniczny. **Takie informacje udostępnia się użytkownikom końcowym w formie cyfrowej, w tym za pośrednictwem komputerów pokładowych i aplikacji lub w punkcie ładowania, oraz wszystkim zainteresowanym stronom zgodnie z przepisami określonymi w art. 18 niniejszego rozporządzenia.**

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania paliw mogą świadczyć konsumentom usługi tankowania wodoru na podstawie umów, w tym w imieniu i na rzecz innych dostawców usług w zakresie mobilności. Dostawcy usług w zakresie mobilności stosują wobec użytkowników końcowych ceny, które są rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji tankowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen odnoszące się konkretnie do sesji tankowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając składniki ceny pobierane przez operatora punktu tankowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie

mobilności.

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Operatorzy punktów ładowania inteligentnego lub dwukierunkowego udostępniają informacje, które uzyskują od operatorów systemów przesyłowych, dostawców energii elektrycznej lub w toku własnej produkcji energii elektrycznej, na temat udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie i powiązanych emisji gazów cieplarnianych w czasie rzeczywistym, w odstępach czasu nie dłuższych niż jedna godzina, wraz z prognozami, jeżeli są one dostępne. W stosownych przypadkach operatorzy przekazują te informacje na podstawie umowy z dostawcą energii elektrycznej.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo **połączonymi punktami ładowania.**

7. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie **nowo instalowane lub modernizowane** ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo **połączone, włącznie z funkcją e-roamingu, a ich lokalizacja i status były wyraźnie widoczne online.**

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania ***o normalnej mocy***, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie.

Poprawka

8. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ***nowo instalowane lub modernizowane*** ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie. ***W razie gdy zostanie to uznane za konieczne przez operatorów systemów przesyłowych i operatorów systemów dystrybucyjnych oraz w uzupełnieniu przepisu ustanowionego w art. 14 ust. 4 niniejszego rozporządzenia, ogólnodostępne punkty ładowania powinny umożliwiać ładowanie dwukierunkowe.***

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania ***parkingów i miejsc*** obsługi podróżnych ***wzdłuż*** sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

9. ***Od dnia określonego w art. 24*** państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania ***wzdłuż dróg, na parkingach i w miejscach*** obsługi podróżnych ***w obrębie*** sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych. ***Oznakowanie takie umieszcza się również w miejscu, w którym jest zainstalowana taka infrastruktura paliw alternatywnych, i musi być proporcjonalne względem oznakowania dotyczącego paliw konwencjonalnych.***

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

11a. *Operatorzy dopilnowują, aby punkty ładowania, które prowadzą, pozostawały w dobrym stanie przez cały okres ich komercyjnego użytkowania oraz aby wymogi określone w ust. 2–5 były zawsze do dyspozycji użytkowników końcowych. Operatorzy udostępniają dane dotyczące wskaźnika statusu operacyjnego swoich punktów ładowania i związanych z nimi czynności konserwacyjnych zgodnie z przepisami art. 18. Przepisy ustanowione w niniejszym rozporządzeniu nie mają zastosowania z mocą wsteczną do ogólnodostępnych punktów ładowania zainstalowanych przed datą określoną w art. 24.*

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 5a

Dynamiczna infrastruktura ładowania

1. *Państwa członkowskie mogą wdrożyć dynamiczną infrastrukturę ładowania, taką jak technologia ładowania indukcyjnego lub sieć trakcyjna, i uwzględnić ją w ramach osiągnięciu ustanowionych w art. 3 celów dla lekkich pojazdów użytkowych oraz ustanowionych w art. 4 celów dotyczących infrastruktury ładowania dla ciężkich pojazdów użytkowych.*

2. *Państwa członkowskie dopilnują, by w przypadku korzystania z dynamicznej infrastruktury ładowania ogólne cele dotyczące stacjonarnej infrastruktury ładowania ustanowione w art. 3 i 4 niniejszego rozporządzenia zostały osiągnięte w takim samym zakresie.*

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa muszą zapewnić, aby do dnia 31 grudnia **2030** r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadza się analizę najlepszej lokalizacji, w której w szczególności rozważa się wprowadzenie takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu.

Poprawka

Państwa **członkowskie** muszą zapewnić, aby do dnia 31 grudnia **2029** r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadza się analizę najlepszej lokalizacji, w której w szczególności rozważa się wprowadzenie takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu. ***Aby wesprzeć planowanie wdrożenia przez państwa członkowskie infrastruktury tankowania wodoru, do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja opublikuje wykaz multimodalnych węzłów transportowych odpowiednich do zainstalowania stacji tankowania wodoru.***

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **zapewniają**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnej odległości, o której mowa w ust. 1 akapit drugi.

Poprawka

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnej odległości, o której mowa w ust. 1 akapit drugi.

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Komisja podejmuje niezbędne środki, aby zapewnić współpracę z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w Unii oraz z tymi państwami trzecimi, przez które przebiegają korytarze tranzytowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Operator ogólnodostępnej stacji tankowania paliw lub – jeżeli operator nie jest właścicielem – właściciel danej stacji zapewnia, zgodnie ze wzajemnymi ustaleniami, aby **stację wyznaczono do obsługi pojazdów lekkich i ciężkich**. W terminalach towarowych operatorzy lub właściciele tych ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru zapewniają, aby na stacjach tych było także możliwe tankowanie ciekłego wodoru.

3. Operator ogólnodostępnej stacji tankowania paliw lub – jeżeli operator nie jest właścicielem – właściciel danej stacji zapewnia, zgodnie ze wzajemnymi ustaleniami, aby **stacja mogła również obsługiwać ciężkie pojazdy, chyba że koszty będą nieproporcjonalne do korzyści**. W terminalach towarowych operatorzy lub właściciele tych ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru zapewniają, aby na stacjach tych było także możliwe tankowanie ciekłego wodoru.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Ust. 1 nie ma zastosowania do regionów najbardziej oddalonych i wysp, jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych. W takim przypadku państwa członkowskie uzasadniają swoją decyzję i udostępniają

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Od dnia określonego w art. 24 wszyscy operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru, które prowadzą, umożliwiają użytkownikom końcowym tankowanie paliw na zasadzie ad hoc przy użyciu *instrumentu płatniczego, który jest powszechnie stosowany* w Unii. W tym celu operatorzy stacji tankowania wodoru zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich stacje tankowania wodoru akceptowały płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej *jednego z poniższych*:

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) urzędzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych.

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2

Poprawka

1. Od dnia określonego w art. 24 wszyscy operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru, które prowadzą, umożliwiają użytkownikom końcowym tankowanie paliw na zasadzie ad hoc przy użyciu *instrumentów płatniczych, które są powszechnie stosowane* w Unii. W tym celu operatorzy stacji tankowania wodoru zapewniają, aby wszystkie obsługiwane przez nich stacje tankowania wodoru akceptowały płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej:

skreśla się

Tekst proponowany przez Komisję

2. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny być **rozsądne**, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka

2. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny być łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka 119

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Operatorzy punktów tankowania wodoru udostępniają informacje na temat cen przed rozpoczęciem sesji tankowania paliw w obsługiwanych przez nich stacjach tankowania paliw.

Poprawka

3. Operatorzy punktów tankowania wodoru udostępniają informacje na temat cen przed rozpoczęciem sesji tankowania paliw w obsługiwanych przez nich stacjach tankowania paliw. **Wyraźnie prezentują cenę na wszystkich ogólnodostępnych stacjach tankowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji ładowania. Wyraźnie prezentuje się cenę za kWh.**

Poprawka 120

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania paliw mogą świadczyć konsumentom usługi tankowania wodoru na podstawie umów, w tym w imieniu i na

Poprawka

4. Operatorzy ogólnodostępnych stacji tankowania paliw mogą świadczyć konsumentom usługi tankowania wodoru na podstawie umów, w tym w imieniu i na

rzecz innych dostawców usług w zakresie mobilności. Dostawcy usług w zakresie mobilności stosują wobec użytkowników końcowych ceny, które są **rozsądne**, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji **ładowania** dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji **ładowania**, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu tankowania wodoru, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności.

Poprawka 121

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

rzecz innych dostawców usług w zakresie mobilności. Dostawcy usług w zakresie mobilności stosują wobec użytkowników końcowych ceny, które są przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji **tankowania** dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji **tankowania**, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu tankowania wodoru, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności.

Poprawka

W tym celu państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zadbania o to, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. na obszarach miejskich stacje CNG były instalowane zgodnie z kryterium zagęszczenia przestrzennego, co ma zagwarantować, że jedna stacja będzie obsługiwała obszar 20 km², aby promować stosowanie gazu ziemnego i biometanu w miastach, w tym w transporcie publicznym. Państwa członkowskie mogą rozważyć bardziej rygorystyczne parametry dla stacji LNG, LPG i CNG na obszarach miejskich i podmiejskich o wyjątkowo złej jakości powietrza.

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Komisja powinna podjąć niezbędne środki, aby zapewnić współpracę z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w Unii oraz z tymi państwami trzecimi, przez które przebiegają korytarze tranzytowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 8a

Infrastruktura paliw odnawialnych

- 1. Państwa członkowskie planują rozwój infrastruktury odnoszącej się do wszystkich paliw odnawialnych po dokonaniu przez Komisję najpóźniej do dnia 1 grudnia 2026 r. oceny krajowych ram polityki, udziałów w rynku i w ruchu tranzytowym oraz prognoz rynkowych.***
- 2. W ramach przeglądu niniejszego rozporządzenia Komisja uwzględni w nim wiążące cele dotyczące infrastruktury paliw odnawialnych oparte na sprawozdaniach krajowych oraz analizie Komisji na podstawie krajowego i unijnego udziału w rynku i wskaźników udziału w ruchu tranzytowym.***

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają

Państwa członkowskie zapewniają

w portach morskich **minimalny** poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, Państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do 1 stycznia 2030 r.:

w portach morskich **odpowiedni** poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do **dnia** 1 stycznia 2030 r.:

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) kilku krótkich zawinięć do portu w celu załadunku i rozładunku w różnych miejscach postoju w tym samym porcie;

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku gdy port morski **sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T** znajduje się na wyspie, która nie jest bezpośrednio połączona z siecią elektroenergetyczną, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

3. W przypadku gdy port morski znajduje się na wyspie, która nie jest bezpośrednio **lub wystarczająco dobrze** połączona z siecią elektroenergetyczną, **lub w regionie najbardziej oddalonym**, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii, **lub jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych. W drodze odstępstwa sieć elektroenergetyczna może zaspokajać zapotrzebowanie na energię elektryczną z lądu.**

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich odpowiednią liczbę stacji ładowania proporcjonalną do zapotrzebowania ze strony statków zasilanych akumulatorami.

Poprawka 128

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Cele dotyczące zasilania energią elektryczną z lądu w portach śródlądowych

Cele dotyczące zasilania energią elektryczną z lądu **i wodorem** w portach śródlądowych

Poprawka 129

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) do dnia 1 stycznia 2030 r. we wszystkich głównych portach śródlądowych sieci kompleksowej TEN-T oddano do użytku co najmniej **jedną instalację przeznaczoną do zasilania energią elektryczną z lądu** statków żeglugi śródlądowej.

b) do dnia 1 stycznia 2030 r. we wszystkich portach śródlądowych sieci **bazowej i** kompleksowej TEN-T oddano do użytku co najmniej **jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej odpowiedniej dla statków zasilanych akumulatorami; państwa członkowskie zapewniają odpowiednią liczbę stacji ładowania proporcjonalną do zapotrzebowania ze strony statków zasilanych akumulatorami;**

Poprawka 130

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – akapit 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) do dnia 1 stycznia 2030 r. we wszystkich portach śródlądowych sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oddano do użytku co najmniej jeden punkt tankowania przeznaczony do zasilania wodorem statków żeglugi śródlądowej; państwa członkowskie zapewniają w portach morskich odpowiednią liczbę stacji ładowania proporcjonalną do zapotrzebowania ze strony statków zasilanych akumulatorami;

Poprawka 131

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – akapit 1 – litera b a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) państwa członkowskie zapewniają portom wystarczającą przepustowość sieci i przyłączenie do sieci, rezerwę mocy oraz konwersję częstotliwości.

Poprawka 132

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – nagłówek**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Cele dotyczące dostarczania LNG w portach morskich

Cele dotyczące dostarczania LNG, **wodoru i amoniaku** w portach morskich

Poprawka 133

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają,

1. Państwa członkowskie zapewniają,

by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając poruszanie się **morskich statków** po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania LNG, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka 135

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, **wodoru i amoniaku**, umożliwiając poruszanie się **statków morskich** po całej sieci bazowej TEN-T, **z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku**. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania LNG, **wodoru i amoniaku**, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka

Artykuł 11a

Cele dotyczące dostarczania odnawialnego wodoru i amoniaku w portach morskich

Państwa członkowskie dopilnują, by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania odnawialnego wodoru i amoniaku, co ma umożliwić

poruszanie się statków morskich po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania odnawialnego wodoru i amoniaku, o których mowa w ust. 1, uwzględniając przy tym rzeczywiste potrzeby rynkowe i rozwój sytuacji na rynku.

Poprawka 136

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Cele dotyczące *dostarczania energii elektrycznej do samolotów* podczas postoju

Poprawka

Cele dotyczące *infrastruktury ładowania elektrycznego i tankowania wodoru przeznaczonej dla samolotów* podczas postoju

Poprawka 137

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi bazowej i kompleksowej sieci TEN-T *zagwarantowały* zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju do:

Poprawka

Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi bazowej i kompleksowej sieci TEN-T *oraz dostawcy usług obsługi naziemnej gwarantowali* zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju do:

Poprawka 138

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Postoje krótkoterminowe, na przykład w celu odladzania, postoje na obszarach wojskowych oraz postoje na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego (poniżej 7,5 do maksymalnej masy startowej) nie są objęte niniejszym ustępem.

Poprawka 139

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Najpóźniej **od** dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z ust. 1 pochodziła z sieci elektroenergetycznej **lub** była wytwarzana na miejscu jako energia odnawialna.

Poprawka

2. Najpóźniej **do** dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z ust. 1 pochodziła z sieci elektroenergetycznej, była wytwarzana na miejscu jako energia odnawialna **lub z wykorzystaniem paliw alternatywnych**.

Poprawka 140

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W razie gdy port lotniczy sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, która nie jest bezpośrednio połączona z siecią elektroenergetyczną, lub w regionie najbardziej oddalonym, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii lub jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych.

Poprawka 141

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie dopilnują, aby organy zarządzające wszystkich portów lotniczych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T zagwarantowały dodatkowe zasilanie energią elektryczną ze źródeł odnawialnych wszystkich pojazdów naziemnych przemieszczających się w portach lotniczych.

Poprawka 142

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Do dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie dopilnują, by organy zarządzające wszystkich portów lotniczych zagwarantowały odpowiednią liczbę stacji ładowania elektrycznego na potrzeby świadczenia usług zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu oraz na potrzeby samolotów elektrycznych.

Poprawka 143

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Do dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie dopilnują, by organy zarządzające wszystkich portów lotniczych zagwarantowały przepustowość infrastruktury ładowania elektrycznego i

infrastruktury tankowania wodoru proporcjonalną do skali użytkowania samolotów elektrycznych i samolotów napędzanych wodorem.

Poprawka 144

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 12a

Cele dotyczące infrastruktury przeznaczonej dla kolei

- 1. Państwa członkowskie zapewniają wystarczającą infrastrukturę umożliwiającą pełną elektryfikację linii kolejowych w całej Unii do 2030 r.*
- 2. W razie gdy bezpośrednia elektryfikacja linii kolejowych nie jest możliwa, państwa członkowskie zapewniają wystarczającą infrastrukturę umożliwiającą stosowanie układów napędowych opartych na energii odnawialnej na liniach niezelektryfikowanych. Państwa członkowskie przedstawiają pełne uzasadnienie sytuacji, w której dana linia nie może zostać zelektryfikowana.*
- 3. Sieci odizolowane są zwolnione z wymogów ust. 1.*

Poprawka 145

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 12a

Infrastruktura alternatywnych paliw kopalnych wykorzystywana na etapie przejściowym

Państwa członkowskie zapewniają możliwość korzystania bez ograniczeń z istniejącej infrastruktury płynnych i gazowych paliw kopalnych na potrzeby dystrybucji paliw alternatywnych oraz na potrzeby mieszania paliw alternatywnych z paliwami kopalnymi.

Poprawka 146

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Do dnia 1 stycznia 2024 r. każde państwo członkowskie, **wraz z organami regionalnymi, krajowymi i lokalnymi**, przygotowuje i przesyła Komisji projekt krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury. ***Krajowe ramy polityki opierają się na szczegółowych udziałach w rynku i w ruchu, w szczególności w ruchu tranzytowym, oraz na monitorowaniu danych i obejmują szczegółowe prognozy rynkowe.***

Poprawka 147

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną;

Poprawka

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu, **w tym sytuacji sieci transportu publicznego**, oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość

transgraniczną, *a także mobilność i dostępność w ruchu między regionami najbardziej oddalonymi oraz między regionami najbardziej oddalonymi a lądem kontynentalnym;*

Poprawka 148

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a – podpunkt i (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) gęstości ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych dostępnej na poziomie krajowym, która uwzględnia gęstość zaludnienia i liczbę zarejestrowanych pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, o których mowa w art. 2 pkt 3, na obszarze lokalnym na poziomie NUTS 3 zgodnie z najnowszą klasyfikacją NUTS;

Poprawka 149

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) ocena obecnego stanu i przyszłego rozwoju przepustowości sieci, w tym potrzebnych środków i finansowania;

Poprawka 150

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) krajowe cele ogólne i szczegółowe na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe

b) krajowe cele ogólne i szczegółowe na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 i 12a, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono

krajowe cele ogólne;

obowiązkowe krajowe cele ogólne;

Poprawka 151

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) polityki i środki niezbędne do zapewnienia realizacji obowiązkowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w lit. b) i c) niniejszego ustępu;

Poprawka

d) polityki i środki, **w tym między innymi plan inwestycji**, niezbędne do zapewnienia realizacji obowiązkowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w lit. b) i c) niniejszego ustępu;

Poprawka 152

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) polityki i środki związane z ogólnym finansowaniem rozwoju infrastruktury w celu zadbania o osiągnięcie celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w lit. b) i c) niniejszego ustępu, w tym w stosownych przypadkach wykorzystywanie umów offtake przez powiązane podmioty gospodarcze;

Poprawka 153

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję

g) środki na rzecz tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich, w szczególności w odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania;

Poprawka

g) środki na rzecz tworzenia infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich, w szczególności w odniesieniu do ogólnodostępnych punktów ładowania, **oraz środki na rzecz**

wsparcia podróży multimodalnych na szczeblu lokalnym i regionalnym;

Poprawka 154

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera h**

Tekst proponowany przez Komisję

h) środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy;

Poprawka

h) środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy *spójnie ze wzrostem liczby pojazdów elektrycznych;*

Poprawka 155

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera j a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) środki mające zapewnić, aby rozwój ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw oraz środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi, włącznie ze środkami transportu publicznego, był przystępny cenowo i dostępny dla konsumentów znajdujących się w niekorzystnej sytuacji oraz dla konsumentów zagrożonych lub dotkniętych ubóstwem energetycznym;

Poprawka 156

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera j b (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

jb) w odpowiednich przypadkach środki ukierunkowane na szczególne potrzeby regionów najbardziej

oddalonych;

Poprawka 157

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie;

Poprawka

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie ***oraz środki mające na celu skrócenie czasu, jaki upływa od złożenia pierwszego wniosku do faktycznego wdrożenia, do maksymalnie sześciu miesięcy, z należyтым uwzględnieniem konsultacji z zainteresowanymi stronami i procedur oceny oddziaływania na środowisko; w szczególności procedura składania wniosku o zainstalowanie ogólnodostępnego punktu ładowania musi być w pełni cyfrowa;***

Poprawka 158

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ka) środki służące zadbania o to, aby małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) mogły w pełni czerpać korzyści z rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w ich trojkiej roli: producentów, operatorów i użytkowników;

Poprawka 159

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

kb) środki na rzecz wsparcia społeczności energetycznych działających w zakresie energii odnawialnej, obywatelskich społeczności energetycznych i operatorów niekomercyjnych w instalowaniu punktów ładowania, w szczególności na obszarach słabo zaludnionych;

Poprawka 160

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera n**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

n) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura LNG i zasilanie energią elektryczną z lądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności infrastruktury wodoru, **amoniaku** i energii elektrycznej;

n) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura LNG i zasilanie energią elektryczną z lądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności infrastruktury wodoru, **paliw opartych na wodorze** i energii elektrycznej;

Poprawka 161

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera o**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

o) plan rozwoju dotyczący wykorzystywania paliw alternatywnych w żegludze śródlądowej, w szczególności **zarówno** wodoru, **jak i energii elektrycznej**;

o) plan rozwoju dotyczący wykorzystywania paliw alternatywnych w żegludze śródlądowej, w szczególności wodoru, **energii elektrycznej, LNG i innych odpowiednich paliw alternatywnych**;

Poprawka 162

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pa) kompleksowy plan inwestycyjny określający inwestycje konieczne do osiągnięcia celów ustanowionych w krajowych ramach polityki, który powinien również obejmować infrastrukturę poza siecią TEN-T;

Poprawka 163

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pb) środki mające zagwarantować, że w ramach przyłączenia do sieci i mocy uwzględniono liczbę stref ładowania, których można się spodziewać w przyszłości w związku z rosnącym udziałem liczby pojazdów elektrycznych;

Poprawka 164

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pc) mapowanie odpowiednich obszarów z myślą o zagospodarowaniu terenu zapewniającym wystarczającą moc sieci i modelowanie przyszłego zapotrzebowania na ładowanie; takie informacje są udostępniane publicznie;

Poprawka 165

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pd) Środki i inwestycje na rzecz wsparcia rozwoju zdolności do wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w celu dostarczania energii elektrycznej do stacji ładowania oraz do produkcji wodoru i amoniaku dla stacji tankowania, w tym zdolności do wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych i w portach.

Poprawka 166

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Bez uszczerbku dla ust. 1 państwa członkowskie wzywa się do przedłożenia projektów krajowych ram polityki w celu uzyskania informacji zwrotnych na wczesnym etapie. Projekty te podlegają ocenie przez Komisję zgodnie z przepisami niniejszego artykułu. Komisja dokonuje oceny i wydaje zalecenia nie później niż sześć miesięcy po otrzymaniu projektu krajowych ram polityki.

Poprawka 167

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych *regionów i* rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone

dla paliw kopalnych.

alternatywy dla paliw kopalnych.

Poprawka 168

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, w stosownych przypadkach, interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron.

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, w stosownych przypadkach, interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy **wszystkich** zainteresowanych stron, **w szczególności dostawców infrastruktury transportowej i energetycznej.**

Poprawka 169

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie uwzględniają w swoich ramach polityki dysproporcje regionalne oraz zwracają szczególną uwagę na regiony słabiej rozwinięte (na poziomie NUTS 2), zwłaszcza o regionalnym PKB (PPS na mieszkańca w % w UE-27) poniżej 50.

Poprawka 170

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie oceniają w kontekście krajowych ram polityki sposób

wdrożenia przez operatorów punktów ładowania i tankowania paliw przepisów art. 5 i 7 oraz przedstawiają sprawozdania w tej sprawie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki, aby dopilnować, by operatorzy punktów ładowania i tankowania paliw stosowali się do art. 5 i 7.

Poprawka 171

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. W razie konieczności państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. W szczególności państwa członkowskie współpracują w zakresie strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury na potrzeby transportu wodnego. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.

Poprawka

4. W razie konieczności państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia, **w tym dostępności infrastruktury na potrzeby paliw alternatywnych na transgranicznych odcinkach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T**. W szczególności państwa członkowskie współpracują w zakresie strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury na potrzeby transportu wodnego. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.

Poprawka 172

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Komisja powinna podjąć niezbędne środki, aby zapewnić współpracę z państwami trzecimi,

zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w Unii, a w szczególności z tymi państwami trzecimi, przez które przebiegają korytarze tranzytowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 173

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych *są* zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.

Poprawka

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych **muszą być dostosowane do celów klimatycznych, aby uniknąć tworzenia aktywów osieroconych, i** zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.

Poprawka 174

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Każde państwo członkowskie podaje swój projekt krajowych ram polityki do wiadomości publicznej *i* na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu możliwości faktycznego udziału w przygotowywaniu projektu krajowych ram polityki.

Poprawka

6. Każde państwo członkowskie podaje swój projekt krajowych ram polityki, **łącznie z kompleksowym planem finansowym**, do wiadomości publicznej na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu możliwości faktycznego udziału w przygotowywaniu projektu krajowych ram polityki.

Poprawka 175

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) faktu, czy polityki i środki są odpowiednio rozmieszczone pod względem

Poprawka 176

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki po raz pierwszy do dnia 1 stycznia 2027 r., a po tym terminie co dwa lata.

Poprawka

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki po raz pierwszy do dnia 1 stycznia 2026 r., a po tym terminie co dwa lata.

Poprawka 177

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co *trzy* lata, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. **Ocenę** udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych

Poprawka

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co *dwa* lata, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, **inteligentnych, dwukierunkowych i o wszystkich poziomach mocy wyjściowej**, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. **Ocena**

przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

obejmuje politykę cenową i inne aspekty istotne dla konsumentów zgodnie z art. 13 oraz udostępnia się ją publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

Poprawka 178

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Na podstawie informacji uzyskanych od operatorów systemów przesyłowych, **koncentratorów, usługodawców reagujących na zapotrzebowanie** i operatorów systemów dystrybucyjnych organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia – najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co **dwa** lata – potencjalny wkład dwukierunkowego ładowania w **wyrównywanie szczytowych obciążeń sieci i** zwiększenie udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym. Ocenę udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie, **w razie potrzeby po zasięgnięciu opinii wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron, w tym operatorów punktów ładowania i dostawców rozwiązań, podejmują** odpowiednie środki w celu dostosowania dostępności rozmieszczenia punktów dwukierunkowego ładowania, zarówno w miejscach publicznych, jak i prywatnych, i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa

w ust. 1.

Poprawka 179

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 1 stycznia **2026** r. Komisja oceni krajowe ramy polityki zgłoszone przez państwa członkowskie na podstawie art. 13 ust. 9 i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z oceny tych krajowych ram polityki i ich spójności na poziomie Unii, w tym pierwszą ocenę oczekiwanego stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 13 ust. 1.

Poprawka

1. Do dnia 1 stycznia **2025** r. Komisja oceni krajowe ramy polityki zgłoszone przez państwa członkowskie na podstawie art. 13 ust. 9 i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z oceny tych krajowych ram polityki i ich spójności na poziomie Unii, w tym pierwszą ocenę oczekiwanego stopnia osiągnięcia krajowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w art. 13 ust. 1.

Poprawka 180

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny sprawozdań z postępów na podstawie art. 14 ust. 1 w terminie **jednego roku** od złożenia krajowych sprawozdań z postępów przez państwa członkowskie. Ocena ta obejmuje ocenę:

Poprawka

Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny sprawozdań z postępów na podstawie art. 14 ust. 1 w terminie **sześciu miesięcy** od złożenia krajowych sprawozdań z postępów przez państwa członkowskie. Ocena ta obejmuje ocenę:

Poprawka 181

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) potrzeby dostosowania lub zmiany istniejących wiążących celów lub

ustanowienia nowych celów ze względu na nieoczekiwane trendy rynkowe lub innowacje technologiczne.

Poprawka 182

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru;

Poprawka

b) liczby ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru ***i innych paliw odnawialnych***;

Poprawka 183

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) aspektów istotnych dla konsumentów zgodnie z art. 13 i 14;

Poprawka 184

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka

c) infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, ***w tym liczby punktów ładowania elektrycznego i punktów tankowania wodoru***;

Poprawka 185

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) infrastruktury zasilania energią elektryczną ***samolotów podczas postoju*** w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka

d) infrastruktury zasilania energią elektryczną w portach lotniczych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, ***w tym liczby punktów ładowania elektrycznego i punktów tankowania wodoru przeznaczonych dla samolotów oraz punktów ładowania elektrycznego dla pojazdów naziemnych;***

Poprawka 186

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4 – litera j a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) infrastruktury paliw alternatywnych w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach.

Poprawka 187

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Komisja rozważa możliwe zmiany niniejszego rozporządzenia pod względem uproszczenia przepisów. Komisja i właściwe organy w państwach członkowskich stale dostosowują procedury administracyjne do najlepszych praktyk oraz podejmują wszelkie środki w celu uproszczenia egzekwowania niniejszego rozporządzenia, aby ograniczyć do minimum obciążenia administracyjne.

Poprawka 188

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia przez państwo członkowskie krajowych celów ogólnych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja może przyjąć stosowne ustalenie i zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia krajowych celów ogólnych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1. Środki naprawcze obejmują dodatkowe działania, które państwo członkowskie wdraża, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1, oraz przejrzysty harmonogram działań umożliwiający ocenę rocznych postępów w realizacji w tych celów. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji.

Poprawka 189

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2 a (nowy)

Poprawka

2. W przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia przez państwo członkowskie krajowych celów ogólnych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja może przyjąć stosowne ustalenie i zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia krajowych celów ogólnych. ***W takim przypadku Komisja zapewnia wsparcie techniczne i finansowe, aby wesprzeć realizację tych działań naprawczych.*** W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1. Środki naprawcze obejmują dodatkowe działania, które państwo członkowskie wdraża, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1, oraz przejrzysty harmonogram działań umożliwiający ocenę rocznych postępów w realizacji w tych celów. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Komisja należyście informuje Parlament Europejski o środkach podejmowanych zgodnie z ust. 2.

Poprawka 190

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw w stosownych przypadkach w celach informacyjnych podaje się porównanie odpowiednich cen jednostkowych, w szczególności energii elektrycznej i wodoru, **zgodnie ze wspólną metodyką porównywania cen jednostkowych paliw alternatywnych, o której mowa w załączniku II pkt 9.3.**

3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw, w stosownych przypadkach w celach informacyjnych podaje się porównanie odpowiednich cen jednostkowych, w szczególności energii elektrycznej i wodoru, **w postaci aktualnej ceny za kWh w przypadku ładowania ad hoc.**

Poprawka 191

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie **wyznaczają organizację ds. rejestracji identyfikacji. Organizacja ta wydaje** niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji przynajmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności, najpóźniej w ciągu jednego roku od dnia, o którym mowa w art. 24, a także zarządza tymi kodami.

1. Państwa członkowskie **wydają** niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji przynajmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności, najpóźniej w ciągu jednego roku od dnia, o którym mowa w art. 24, a także zarządza tymi kodami.

Poprawka 192

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu. Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Poprawka

Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu ***i jeden europejski punkt dostępu***. Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Poprawka 193

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – punkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) dostępność dla pojazdów ciężkich, w tym ograniczenia dotyczące wysokości, długości i szerokości punktów ładowania i punktów tankowania paliw;

Poprawka 194

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – punkt iv

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iv) dane kontaktowe ***właściciela i*** operatora stacji ładowania i tankowania paliw;

(iv) dane kontaktowe operatora stacji ładowania i tankowania paliw;

Poprawka 195

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – punkt iv a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) dostępność zabezpieczenia przed warunkami atmosferycznymi i inne funkcje usługi.

Poprawka 196

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – punkt i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) kody identyfikacyjne **co najmniej** operatora punktu ładowania oraz dostawców usług w zakresie mobilności oferujących usługi w tym punkcie ładowania, o których mowa w ust. 1;

(i) kody identyfikacyjne operatora punktu ładowania oraz dostawców usług w zakresie mobilności oferujących usługi w tym punkcie ładowania, o których mowa w ust. 1;

Poprawka 197

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – punkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) rodzaj złącza;

(ii) rodzaj **i dostępność stałego złącza na potrzeby punktów ładowania lub zobowiązanie prawne użytkowników do wykorzystywania możliwości stosowania własnej technologii (BYOT)**;

Poprawka 198

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – punkt iv a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iva) opcje płatności;

Poprawka 199

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – punkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) dostępność (w użytku/nieużywany);

Poprawka

(ii) dostępność (w użytku/nieużywany)
oraz wskaźnik dostępności w danym przedziale czasowym (dzień/godziny);

Poprawka 200

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – punkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iia) wysokość opłat parkingowych i ewentualnie wprowadzone ograniczenie czasowe;

Poprawka 201

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – punkt iii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiia) możliwość ładowania dwukierunkowego (tak/nie);

Poprawka 202

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – punkt iii b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiib) opcje płatności;

Poprawka 203

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – punkt iii b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiib) udział energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych oraz, w stosownych przypadkach, zawartość emisji gazów cieplarnianych w energii elektrycznej dostarczanej w punktach ładowania i tankowania paliw.

Poprawka 204

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – punkt iii c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiic) w stosownych przypadkach ograniczenie czasu parkowania;

Poprawka 205

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – punkt iii d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiid) opcje płatności.

Poprawka 206

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Dane dynamiczne określone w lit. c) niniejszego ustępu powinny być udostępniane dokładnie i w czasie rzeczywistym w odstępach czasu nie dłuższych niż jedna godzina wraz z prognozami, jeżeli są dostępne.

Poprawka 207

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷.

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 208

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷ **oraz w systemie europejskich punktów dostępu, a także dbają o publiczne udostępnienie informacji do wykorzystania przez innych uczestników rynku i dostawców usług, z należytym poszanowaniem wymogów ochrony danych. Państwa członkowskie dopilnowują, by operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania przekazywali dane, w szczególności dane dotyczące cen, krajowym organom regulacyjnym i organowi ds. przejrzystości rynku.**

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka

3a. Państwa członkowskie dbają o wysoki poziom cyberbezpieczeństwa, ochrony i bezpieczeństwa danych, w szczególności w ramach procesów uwierzytelniania, rozliczania i dokonywania płatności, w całym łańcuchu

dostaw i w odniesieniu do operatora infrastruktury, poprzez wdrożenie i egzekwowanie przepisów ogólnego rozporządzenia o ochronie danych (UE) 2016/679 (RODO).

Poprawka 209

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – akapit 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Państwa członkowskie dopilnowują, by transportowa infrastruktura ładowania spełniała wymogi dotyczące cyberbezpieczeństwa, w tym dodatkowe wymogi w dziedzinie sprawozdawczości i bezpieczeństwa, zgodnie z dyrektywą w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii uchylającą dyrektywę (UE) 2016/1148^{1a}.

^{1a} **Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, uchylającej dyrektywę (UE) 2016/1148, (COM(2020)0823).**

Poprawka 210

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu:

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 w celu:

Poprawka 211

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) ustanowienia jednego
europejskiego punktu dostępu do 2024 r.

Poprawka 212

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Ogólnodostępne punkty
tankowania amoniaku zainstalowane lub
zmodernizowane po dniu, o którym mowa
w art. 24, muszą być zgodne ze
specyfikacjami technicznymi określonymi
w załączniku II pkt 7.1 i 7.2.

Poprawka 213

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 7 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjmowania
aktów delegowanych zgodnie z art. 17
w celu:

Komisja jest uprawniona do przyjmowania
aktów delegowanych zgodnie z art. 20
w celu:

Poprawka 214

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 7 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) zmiany załącznika II poprzez
aktualizację odniesień do norm, o których
mowa w specyfikacjach technicznych
określonych w tym załączniku.

b) zmiany załącznika II poprzez
aktualizację odniesień do norm, o których
mowa w specyfikacjach technicznych
określonych w tym załączniku, **w ciągu**
sześciu miesięcy po ich przyjęciu pod

względem technicznym.

Poprawka 215

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 18 i 19, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia, o którym mowa w art. 24. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. **Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

Poprawka 216

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 18 i 19, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia, o którym mowa w art. 24. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat.

Poprawka

Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedstawi wniosek dotyczący jego zmiany. ***W ramach przeglądu zwraca się w szczególności uwagę na adekwatność celów i wymogów w zakresie infrastruktury w świetle zmian technologicznych i rynkowych, które nastąpią po przyjęciu niniejszego rozporządzenia. Przegląd obejmuje ocenę obecnego stanu i przyszłego rozwoju rynków energii elektrycznej i wodoru w lotnictwie, a także studium wykonalności dotyczące rozmieszczenia odpowiedniej***

Poprawka 217

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 3 – tiret 3 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *środki mające zapewnić, aby rozwój sieci ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw oraz środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi, w szczególności środków transportu publicznego, był przystępny cenowo i dostępny dla konsumentów znajdujących się w niekorzystnej sytuacji oraz dla konsumentów zagrożonych lub dotkniętych ubóstwem energetycznym;*

Poprawka 218

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – punkt 1 – podpunkt 1.1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1.1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych: punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017.

1.1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych: punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017 **oraz w jedno gniazdo domowe do ładowania rowerów o napędzie elektrycznym.**

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Rozmieszczanie infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenie dyrektywy 2014/94/UE Parlamentu Europejskiego i Rady
Odsyłacze	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 13.9.2021
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 13.9.2021
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Alexandr Vondra 29.9.2021
Rozpatrzenie w komisji	13.1.2022
Data przyjęcia	31.3.2022
Wynik głosowania końcowego	+ : 71 - : 11 0 : 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Nicola Procaccini, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyrali, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Maria Arena, Nicolás González Casares, Dan-Ștefan Motreanu, Manuela Ripa, Tomislav Sokol

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

71	+
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Joanna Kopcińska, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dan-Ștefan Motreanu, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Tomislav Sokol, Maria Spyraiki, Pernille Weiss
Renew	Pascal Canfin, Andreas Glück, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Linea Sogaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Maria Arena, Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Petros Kokkalis, Mick Wallace

11	-
The Left	Malin Björk
Verts/ALE	Margrete Auken, Bas Eickhout, Eleonora Evi, Malte Gallée, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Manuela Ripa

3	0
ID	Teuvo Hakkarainen
The Left	Anja Hazekamp, Silvia Modig

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

27.4.2022

OPINIA KOMISJI PRZEMYSŁU, BADAŃ NAUKOWYCH I ENERGII

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE
(COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Michael Bloss

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Aby zrealizować postanowienia porozumienia paryskiego i osiągnąć cel, jakim jest ograniczenie globalnego ocieplenia do 1,5 stopnia, w obecnym dziesięcioleciu niezbędna będzie transformacja wszystkich sektorów. W przypadku sektora transportu chcemy, aby europejski przemysł motoryzacyjny stał się światowym liderem w dziedzinie elektromobilności, jednocześnie zmierzając w kierunku zrównoważonego przesunięcia międzygałęziowego, między innymi poprzez mobilność współdzieloną, lepszy transport publiczny i aktywność mobilną, obejmującą jazdę na rowerze i transport pieszy. Niniejsze rozporządzenie musi umożliwić tę transformację, przyczynić się do stworzenia możliwości dla europejskich przedsiębiorstw i stworzyć nowe miejsca pracy.

W raporcie¹ Międzynarodowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) dotyczącym globalnego ocieplenia o 1,5°C ostrzega się, że aby osiągnąć cele określone w porozumieniu paryskim, musimy w tym dziesięcioleciu znacznie ograniczyć emisje, a jeśli podjęte teraz działania nie będą wystarczające, prawdopodobnie niemożliwe będzie nadrobienie deficytu w późniejszym okresie. Działaniem priorytetowym jest ograniczenie emisji z paliw kopalnych, które powodują ponad 75 % emisji gazów cieplarnianych w UE² – mają one zostać zastąpione wysoce energooszczędnym systemem opartym w 100 proc. na odnawialnych źródłach energii. W sektorze transportu po 2030 r. nie ma miejsca na nowe samochody z silnikami spalinowymi. Będzie to możliwe dzięki szybkiemu rozwojowi infrastruktury paliw alternatywnych. Aby transformacja się powiodła, korzystający z elektromobilności muszą być w stanie przejechać z

¹ IPCC, 2018: Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty (sprawozdanie specjalne IPCC na temat wpływu globalnego ocieplenia o 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej i powiązane ścieżki emisji gazów cieplarnianych w skali globalnej w kontekście wzmacniania globalnej odpowiedzi na zagrożenie stwarzane przez zmianę klimatu, zrównoważonego rozwoju oraz wysiłków na rzecz likwidacji ubóstwa) [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, T. Waterfield (red.)]. W druku.

² Komisja Europejska, 17 września 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pl/ip_20_1599.

północy Szwecji na południe Bułgarii, przy uwzględnieniu punktów startowych w różnych państwach członkowskich i regionach

Celem niniejszego rozporządzenia jest doprowadzenie do znacznego zwiększenia elektryfikacji transportu drogowego. Sporządzanie, planowanie i realizacja projektów infrastrukturalnych trwają lata, a ich eksploatacja trwa przez dziesięciolecia. Musimy zatem już dziś dokonać właściwych wyborów, aby wesprzeć najbardziej wydajne i zrównoważone technologie, uniknąć aktywów osieroconych i umożliwić utworzenie milionów dobrych miejsc pracy w sektorze motoryzacyjnym oraz tysięcy wysoce innowacyjnych przedsiębiorstw w tej branży.

Priorytet w całym systemie musi stanowić stosowanie zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim”, również w odniesieniu do efektywności energetycznej różnych technologii bezemisyjnych „od źródła do koła”. Pozwoli to utrzymać koszty pod kontrolą, a jednocześnie zapewnić liczne dodatkowe korzyści, w tym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zależności od przywozu, lepszą jakość powietrza i większą przestrzeń, zwłaszcza na obszarach miejskich. Każdy nowy projekt infrastrukturalny trzeba należycie ocenić pod kątem wydajności w porównaniu z elektryfikacją oraz możliwościami zrównoważonego przesunięcia międzygałęziowego.

Przystępna cenowo mobilność jest warunkiem wstępnym aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym. Transformacja systemu transportowego musi zatem iść w parze z zapewnieniem przystępnych cenowo rozwiązań transportowych dla każdego. Sprawozdawca dąży do tego, by przejście na zrównoważone rozwiązania transportowe, a zwłaszcza na elektromobilność, było jak najłatwiejsze dla obywateli i chroniło ich przed wysokimi cenami. Konsumentom należy umożliwić aktywny udział w systemie poprzez dokonywanie przez nich wybory dotyczące transportu i tankowania. Inteligentne i dwukierunkowe ładowanie oraz możliwość uczestniczenia w reakcji popytu nie tylko zwiększą efektywność, ale także pozwolą obywatelowi uzyskać wynagrodzenie za ich wybór.

Aby zadbać o szybkie przyjęcie elektromobilności, należało będzie zapewnić bezproblemowe ładowanie poprzez ustanowienie wymogów dla czytników kart płatniczych w stacjach ładowania, zapewnienie przejrzystości i porównywalności cen, a także niedyskryminacji między użytkownikami końcowymi a dostawcami usług w zakresie mobilności. Ceny paliw alternatywnych muszą być łatwe do porównania i zawierać istotne informacje dla konsumentów, takie jak cena za kWh dla ładowania energią elektryczną ad hoc.

Wniosek Komisji to dobry początek, jeśli chodzi o wyznaczenie wiążących celów w zakresie rozwoju ogólnodostępnych stacji ładowania dla pojazdów lekkich i ciężkich. Sprawozdawca proponuje jednak dalsze zwiększenie tych celów, zapewniając, że już w 2025 roku będzie można podróżować pojazdami elektrycznymi po całym kontynencie.

Zielony wodór ma kluczowe znaczenie dla transformacji, ale ponieważ w tym dziesięcioleciu dostępne będą jedynie ograniczone dostawy, należy go zarezerwować dla sektorów, w których obniżenie emisyjności jest najtrudniejsze. Energia elektryczna z akumulatorów już teraz okazała się najbardziej przystępną cenowo technologią w transporcie lekkim, a według szacunków branżowych w 2030 r. cztery na pięć bezemisyjnych samochodów ciężarowych będzie posiadało napęd akumulatorowy³. Stacje tankowania wodoru powinny być dostępne w multimodalnych węzłach transportowych.

Mieszkańcy miast portowych w całej Europie cierpią z powodu złej jakości powietrza i hałasu powodowanego przez statki wycieczkowe i inne statki, w związku z czym naciskają na swoje

³ Clean Trucking Alliance 2021 <https://clean-trucking.eu/>.

rządy, aby zakazały takim statkom żeglugi lub zmieniły jej kierunek. Jednocześnie dostępne są technologie umożliwiające świadczenie usług elektrycznych dla statków oraz statków transportowych zasilanych paliwem odnawialnym i akumulatorami, również na śródlądowych drogach wodnych. Sprawozdawca proponuje zatem, aby wszystkie porty zostały wyposażone w takie instalacje. Przyspieszy to wprowadzanie nowych i bardziej zrównoważonych technologii.

Z wielu badań wynika, że LNG przynosi jedynie znikome korzyści dla klimatu. Bank Światowy wyraźnie wezwał organy regulacyjne⁴ do unikania jakiegokolwiek wsparcia dla LNG za pomocą polityk w sektorze morskim, w tym jako paliwa przejściowego, ze względu na ryzyko osierocenia aktywów. Już dziś przedsiębiorstwa rezygnują z projektów związanych z LNG (np. terminal w Cork i Wilhelmshaven), a zamiast tego inwestują z myślą o przekształcaniu się w węzły odnawialnego wodoru.

W portach lotniczych usługi energetyczne dla samolotów i usługi naziemne muszą zostać zelektryfikowane. Z zadowoleniem należy przyjąć fakt, że Komisja dostrzegła potencjał wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na miejscu. Nie możemy jednak na tym poprzestać. Jeśli mamy osiągnąć nasze cele klimatyczne, właściwie cała energia elektryczna na potrzeby mobilności musi stopniowo pochodzić z dodatkowych odnawialnych źródeł energii. Aby przynieść korzyści dla klimatu, e-nafta i inne paliwa syntetyczne muszą być oparte na odnawialnych źródłach energii i bezpośrednim wychwytywaniu dwutlenku węgla z powietrza. Sprawozdawca proponuje zatem poniższe zmiany:

POPRAWKI

Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁴³ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁴⁴ wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania

Poprawka

(1) ***Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych stanowi kluczowy czynnik umożliwiający przejście na bezemisyjny, wysoce energooszczędny system transportowy w Europie, w pełni oparty na energii ze źródeł odnawialnych, zgodnie z celem Unii polegającym na***

⁴ Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping (rola LNG w przejściu w kierunku żeglugi nisko- i bezemisyjnej). Bank Światowy, Waszyngton DC. © World Bank. Licencja: CC BY 3.0 IGO. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>

w całej Unii oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania celów i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania celów i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi.

osiągnięciu neutralności klimatycznej i paryskim celem utrzymania wzrostu temperatury poniżej 1,5 °C. Rozwój ten powinien nastąpić szybko, ponieważ ze sprawozdania IPCC w sprawie wzrostu temperatury o 1,5 °C^{42a} płynie ostrzeżenie, że emisje należy znacznie ograniczyć w bieżącej dekadzie, a jeżeli obecne działania będą niewystarczające, późniejsze nadrobienie deficytu prawdopodobnie okaże się niemożliwe. Wdrożenie infrastruktury paliw alternatywnych odgrywa również pewną rolę w realizacji ambicji Unii w postaci osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń; obecnie silniki spalinowe są odpowiedzialne za ponad dwie trzecie wszystkich emisji Nox i mają istotny udział w łącznej ilości emisji innych zanieczyszczeń w Europie. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁴³ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁴⁴ wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania celów i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania celów i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi.

^{42a} IPCC, 2018: Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty (sprawozdanie specjalne IPCC na temat wpływu globalnego

*ocieplenia o 1,5 °C powyżej poziomów sprzed epoki przemysłowej i powiązane ścieżki emisji gazów cieplarnianych w skali globalnej w kontekście wzmocnienia globalnej odpowiedzi na zagrożenie stwarzane przez zmianę klimatu, zrównoważonego rozwoju oraz wysiłków na rzecz likwidacji ubóstwa) [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (red.)]. W druku.
<https://www.ipcc.ch/sr15/>*

⁴³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

⁴³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już cele dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE⁴⁵ ustanowiono **jako cel, by udział** paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych **wynosił 14 %**.

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

Poprawka

(2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już cele dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE⁴⁵ ustanowiono **cel dotyczący udziału** paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych.

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. Instrumenty te powinny przyspieszyć upowszechnianie *w szczególności* pojazdów bezemisyjnych i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw.

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Poprawka

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. Instrumenty te powinny przyspieszyć upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych *i niskoemisyjnych* i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw.

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w lotnictwie i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną *samolotów* podczas postoju. W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach *sieci TEN-T* odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów.

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w lotnictwie i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną *w portach lotniczych, która będzie wykorzystywana do zasilania samolotów podczas postoju oraz innych urządzeń zasilanych energią elektryczną*. W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. *Wraz z rozwojem technologii produkcji statków napędzanych wodorem i amoniakiem konieczna będzie powiązana infrastruktura tankowania paliw*. Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów. *Ponadto należy zwrócić szczególną uwagę na infrastrukturę bunkrowania statków paliwami odnawialnymi w portach Unii, aby śledzić obniżanie emisyjności w sektorze morskim*.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

(4a) Aby zadbać o spójne ramy prawne dla stosowania i wdrażania paliw alternatywnych, niniejsze rozporządzenie jest dostosowane do inicjatyw ReFuelEU Aviation i FuelEU Maritime, przeglądu rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i pojazdów lekkich, rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich oraz nadchodzących przeglądów tego rozporządzenia, jak również do przeglądu dyrektywy 2003/96/WE (dyrektywa w sprawie opodatkowania energii).

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

(5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym dokumencie, który powinien uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych. Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu. W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in. Pojazdy drogowe zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi są również dostępne na rynkach. Ponadto obecnie wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie akumulatorowym, a także pociągi zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi. Sektory lotnictwa i transportu wodnego natomiast są nadal

(5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym dokumencie, który powinien uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych, **zwiększenie ich udziału w rynku z należyтым uwzględnieniem ich przystępności cenowej.** Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych **i paliw alternatywnych** znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu **oraz w poszczególnych państwach członkowskich i regionach.** W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in, **a w związku z tym należy przyjąć wyższe cele w odniesieniu do tej dojrzałej technologii.** Pojazdy drogowe zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi są również dostępne na rynkach. Ponadto obecnie

zależne od paliw ciekłych i gazowych, gdyż **oczekuje się wejścia na rynek** rozwiązań w zakresie bezemisyjnych i niskoemisyjnych mechanizmów napędowych **dopiero około 2030 r., a w szczególności w przypadku sektora lotnictwa – jeszcze później, gdyż pełna komercjalizacja wymaga czasu.** Stosowanie gazowych lub ciekłych paliw kopalnych jest możliwe tylko wtedy, gdy jest ono wyraźnie osadzone w ramach ścieżki obniżenia emisyjności zgodnej z długoterminowym celem neutralności klimatycznej w Unii, która wymaga zwiększenia ich mieszania z paliwami odnawialnymi lub zastępowania paliwami odnawialnymi, **takimi jak biometan, zaawansowane biopaliwa lub odnawialne i niskoemisyjne syntetyczne paliwa gazowe i ciekłe.**

wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie akumulatorowym, a także pociągi zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi **oraz pojazdy elektryczne wykorzystujące energię słoneczną.** Sektory lotnictwa i transportu wodnego natomiast są nadal zależne od paliw ciekłych i gazowych, gdyż **na rynku nie ma jeszcze** rozwiązań w zakresie bezemisyjnych i niskoemisyjnych mechanizmów napędowych. Stosowanie gazowych lub ciekłych paliw kopalnych jest możliwe tylko wtedy, gdy jest ono wyraźnie osadzone w ramach ścieżki obniżenia emisyjności zgodnej z długoterminowym celem neutralności klimatycznej w Unii, która wymaga zwiększenia ich mieszania z paliwami odnawialnymi lub **możliwie najszybszego** zastępowania paliwami odnawialnymi.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Dlatego ważne jest, aby przestrzegać ogólnych zasad neutralności technologicznej i zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim” wśród technologii niezbędnych do osiągnięcia neutralności klimatycznej, ponieważ niektóre z technologii, które będą potrzebne w przewidywalnej przyszłości, nadal wymagają inwestycji w badania i rozwój, przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencji rynkowej między różnymi alternatywnymi technologiami, z należyтым uwzględnieniem przystępności cenowej i różnych sytuacji wyjściowych państw członkowskich.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Takie biopaliwa i paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z różnych surowców i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. Z technicznego punktu widzenia mogą one być, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. Odnawialny metanol można również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Paliwa syntetyczne i parafinowe mają potencjał zmniejszenia udziału źródeł energii pochodzących z paliw kopalnych w zaopatrzeniu transportu w energię. Wszystkie te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, w ramach infrastruktury tego samego rodzaju.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Prawdopodobne jest, że LNG będzie nadal odgrywać rolę w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W

Poprawka

(6) Takie **biopaliwa, w tym** zaawansowane biopaliwa i paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z różnych surowców i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. Z technicznego punktu widzenia mogą one być, z niewielkimi dostosowaniami **lub bez dostosowania**, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. **Odnawialny i ekologiczny skroplony gaz ziemny (LNG) znalazł zastosowanie w transporcie ciężkim.** Odnawialny metanol można również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu, **należy także wziąć pod uwagę potencjał biogazu.** Paliwa syntetyczne i parafinowe mają potencjał zmniejszenia udziału źródeł energii pochodzących z paliw kopalnych w zaopatrzeniu transportu w energię. Wszystkie te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury lub, w stosownych przypadkach, w ramach infrastruktury tego samego rodzaju.

Poprawka

(7) Prawdopodobne jest, że LNG będzie nadal odgrywać rolę w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W

Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030. Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków.

W przeciwieństwie do transportu morskogo w przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie występują zazwyczaj mniejsze statki i krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, powinny wejść na rynek szybciej. Oczekuje się, że LNG nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem) lub zastępowanie ich wymienionymi paliwami. Te paliwa o obniżonej emisyjności można stosować w ramach tej samej infrastruktury, co gazowe paliwa kopalne, umożliwiając w ten sposób stopniowe przechodzenie na paliwa o obniżonej emisyjności.

Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030. Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków.

Transport morski w przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie występują zazwyczaj mniejsze statki i krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, ***stają się dojrzałymi technologiami i*** powinny wejść na rynek szybciej. Oczekuje się, że LNG nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem) lub zastępowanie ich wymienionymi paliwami. Te paliwa o obniżonej emisyjności można stosować w ramach tej samej infrastruktury, co gazowe paliwa kopalne, umożliwiając w ten sposób stopniowe przechodzenie na paliwa o obniżonej emisyjności.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym nie stworzą długoterminowej pewności koniecznej dla znaczących

Poprawka

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych w Unii ***i w poszczególnych regionach*** jest nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu takich pojazdów, co ograniczyłoby połączenia w całej Unii. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym nie stworzą długoterminowej

inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.

pewności koniecznej dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), **a także oparte na promieniu**. Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii. ***Cele te należy uzupełnić o dodatkową infrastrukturę ładowania we wszystkich regionach, aby zapewnić równomierne rozmieszczenie na całym terytorium, promując rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych w sieciach na różnych poziomach, w tym na obszarach słabo zaludnionych. Podejście oparte na promieniu powinno uwzględniać specyficzną sytuację obszarów miejskich oraz obszarów o stosunkowo większej gęstości zaludnienia i większym udziale pojazdów elektrycznych w rynku z jednej strony, a z drugiej strony obszarów słabo zaludnionych. Po osiągnięciu wystarczającej penetracji rynku przez pojazdy elektryczne, rynek powinien się sam regulować.***

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Uznając znaczenie inwestycji prywatnych i rynkowego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, dążąc do promowania zrównoważonych rodzajów transportu, państwa członkowskie nieposiadające odpowiednich systemów zachęt powinny podjąć wszelkie niezbędne środki w celu uwzględnienia różnej pozycji początkowej każdego z nich. Należy położyć szczególny nacisk na działania organów gminnych lub regionalnych, które mogą ułatwić wdrażanie pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne za pomocą specjalnych zachęt podatkowych, zamówień publicznych lub lokalnych przepisów ruchu drogowego. W razie potrzeby zachęca się do inwestycji publicznych i dalszej elastyczności zasad pomocy państwa, aby zagwarantować równomierne rozmieszczenie we wszystkich regionach, zwłaszcza na obszarach słabo zaludnionych, do czasu ustanowienia w pełni konkurencyjnego rynku.

Poprawka 12

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) Operatorzy niekomercyjni, umożliwiający inicjatywy oddolne, tacy jak właściciele prywatnych punktów ładowania udostępniający publicznie swoje punkty bezpłatnie lub w zamian za uznaniowy wkład finansowy, samodzielnie lub w ramach sieci społecznościowej, odgrywają ważną rolę w zasobooszczędnym przejściu na mobilność bezemisyjną, w szczególności na obszarach słabo zaludnionych; niekomercyjne systemy opłat powinny być

promowane przez państwa członkowskie przy uwzględnieniu wymogów wynikających z celów określonych w dyrektywie w sprawie charakterystyki energetycznej budynków^{1a}, chociaż nie są one wliczane do celów określonych w niniejszym rozporządzeniu.

^{1a} Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (wersja przekształcona)

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie całkowitej liczby pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.

Poprawka

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie całkowitej liczby pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić **włączenie do systemu i cele dotyczące włączania rozwiązań odnawialnych, w tym powiązane koszty i korzyści, które zapewniają inteligentne i dwukierunkowe punkty ładowania, oraz** poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich

poszczególnych technologii ładowania, w szczególności mając na uwadze różnice geograficzne, gęstość demograficzną i udział w rynku pojazdów elektrycznych w poszczególnych państwach członkowskich.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Jej wdrożenie w państwach członkowskich zapewniłoby instalację odpowiedniej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania, w szczególności przy punktach transportu publicznego, takich jak portowe terminale pasażerskie, porty lotnicze lub dworce kolejowe. Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w celu zwiększenia wygody konsumentów, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po całej Unii.

Poprawka

(11) Jej wdrożenie w państwach członkowskich zapewniłoby instalację odpowiedniej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania, w szczególności przy punktach transportu publicznego, takich jak portowe terminale pasażerskie, porty lotnicze lub dworce kolejowe, **oraz wsparcie podróży z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu**. Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w celu zwiększenia wygody konsumentów, w szczególności wzdłuż sieci TEN-T **i w obszarach miejskich**, aby zapewnić pełną łączalność transgraniczną i umożliwić pojazdom elektrycznym poruszanie się po całej Unii.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Elektryczne pojazdy ciężkie potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona do elektrycznych pojazdów ciężkich prawie nigdzie w Unii nie jest dostępna. Podejście

Poprawka

(13) Elektryczne pojazdy ciężkie potrzebują zdecydowanie innej infrastruktury ładowania niż pojazdy lekkie. Obecnie jednak ogólnodostępna infrastruktura przeznaczona do elektrycznych pojazdów ciężkich prawie nigdzie w Unii nie jest dostępna, **a w**

mieszane obejmujące cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, cele w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i cele w węzłach miejskich powinny zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępną infrastrukturą przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby wesprzeć upowszechnienie na rynku pojazdów ciężkich elektrycznych o napędzie akumulatorowym.

związku z tym konieczne jest przyspieszenie jej wdrażania. Podejście mieszane obejmujące cele oparte na odległości wzdłuż sieci TEN-T, cele w zakresie infrastruktury ładowania nocnego i cele w węzłach miejskich powinny zapewnić ustanowienie w całej Unii wystarczającego pokrycia ogólnodostępną infrastrukturą przeznaczoną dla elektrycznych pojazdów ciężkich, aby wesprzeć upowszechnienie na rynku pojazdów ciężkich elektrycznych o napędzie akumulatorowym.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, *co przyczyni się konkretnie do elektryfikacji* sektora przewozów długodystansowych.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 a (nowy)

Poprawka

(14) Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, *co będzie jednym ze sposobów na obniżenie emisyjności* sektora przewozów długodystansowych.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia infrastruktury ładowania dynamicznego, takiej jak bezstykowe ładowanie indukcyjne lub technologia linii napowietrznych. W przypadku gdy taka infrastruktura ładowania jest również wyposażona w stacje ładowania określone w niniejszym rozporządzeniu, powinna istnieć możliwość zaliczenia ich na poczet osiągnięcia celów dotyczących lekkich pojazdów dostawczych określonych w art. 3 lub celów dotyczących infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności, określonych odpowiednio w art. 4. Państwa członkowskie zapewniają, by w przypadku korzystania z dynamicznej infrastruktury ładowania ogólne cele dla stacjonarnej infrastruktury ładowania ustanowione w art. 3 i 4 niniejszego rozporządzenia były osiągnięte w tym samym zakresie.

Poprawka 18

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14b) Droga do mobilności bezemisyjnej wymaga, aby infrastruktura sprawiała, że podróżowanie kierowcom pojazdów o zerowej lub niskiej emisji zanieczyszczeń będzie równie wygodne, jak kierowcom samochodów z silnikami spalinowymi. W związku z tym należy szybko wdrożyć gęstą paneuropejską sieć stacji ładowania.

Poprawka 19

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20**

(20) Inteligentne *systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944*⁵² *umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania, do ładowania* w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych *systemów pomiarowych w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania* może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego *systemu pomiarowego* do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalne ekonomicznie – *oraz zapewniać*, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444.

⁵² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 125).

(20) Inteligentne *i dwukierunkowe punkty ładowania umożliwiają ładowanie* w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie, *lub świadczenie usług sieciowych na rzecz użytkowników pojazdów elektrycznych i wynagradzanie ich za pomocą ładowania pojazdów do sieci (V2G). Wymaga to dostarczania informacji o energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji o kosztach.* Korzystanie z inteligentnych *i dwukierunkowych punktów ładowania* może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego *i dwukierunkowego ładowania* do ładowania pojazdów elektrycznych *we wszystkich* ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalne ekonomicznie. *Jeżeli takie stacje ładowania są również wyposażone w inteligentne liczniki, państwa członkowskie zapewniają*, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444. *Wszelkie przetwarzanie, gromadzenie lub przechowywanie danych osobowych i danych związanych z pojazdem, które dotyczą danych osobowych użytkownika końcowego, powinno być zgodne z [Ogólnym rozporządzeniem o ochronie danych].*

⁵² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 125).

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne ładowanie może w szczególności ułatwić dalsze włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż umożliwia ono reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Wszystkie punkty ładowania o normalnej mocy, *przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas*, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne ładowanie może w szczególności ułatwić dalsze włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż umożliwia ono reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. ***Należy umożliwić inteligentne ładowanie zarówno przy normalnej prędkości ładowania, jak i podczas szybkiego ładowania poprzez reakcję na dynamiczne sygnały cenowe lub optymalizację przepływu energii.*** Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Wszystkie punkty ładowania o normalnej mocy powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

(21a) Możliwość ładowania dwukierunkowego zarówno w ramach infrastruktury prywatnej, jak i ogólnodostępnej, może stanowić zachętę do zakupu pojazdów elektrycznych, gdyż mogą być one wykorzystywane do celów mobilności oraz magazynowania energii.

W związku z tym należy zachęcać do stosowania bodźców, aby zapewnić wystarczającą liczbę prywatnych i ogólnodostępnych stacji ładowania obsługujących inteligentne i dwukierunkowe ładowanie (V2G).

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21b) Aby zagwarantować, że szybka transformacja w kierunku elektromobilności odbędzie się w sposób zrównoważony, Unia powinna objąć czołową pozycję na świecie w obszarze zrównoważonych produktów, technologii, usług i innowacji, w szczególności tych dotyczących społecznie sprawiedliwego, odpowiedzialnego środowiskowo i zrównoważonego łańcucha wartości akumulatorów, w tym bezpieczeństwa zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju w przejściu na zero- i niskoemisyjny sektor transportu drogowego, morskiego i lotniczego.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21c) Korzyści pod względem łagodzenia zmiany klimatu wynikające z pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych są największe, gdy energia elektryczna i paliwo wykorzystywane przez takie pojazdy są produkowane z energii odnawialnej. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE przyspiesza wdrażanie energii

odnawialnej, jednak niniejsze rozporządzenie bezpośrednio tworzy zapotrzebowanie na tę energię w sektorze transportu, stawiając wymóg, aby energia elektryczna, wodór, metanol lub amoniak, które są dostarczane do pojazdów, statków powietrznych i wodnych, pochodziły z energii odnawialnej, możliwie wytwarzanej na miejscu, a w przypadku określonych paliw, aby były wytwarzane z bezpośrednim wychwytywaniem dwutlenku węgla z powietrza. Pośrednio tworzy to popyt na odnawialną energię elektryczną także przez zwiększanie świadomości konsumentów za pomocą wymogu, by operatorzy punktów ładowania ujawniali zawartość energii odnawialnej w energii elektrycznej dostarczanej na podstawie umowy zawartej z dostawcą energii elektrycznej w zakresie, w jakim jest to wymagane na mocy przepisów Załącznika I ust. 5 dyrektywy 2019/944.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) Państwa członkowskie mogą korzystać z szerokiej gamy źródeł finansowania wspierających wdrażanie infrastruktury paliw alternatywnych, w szczególności z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/241^{1a}, Instrumentu Wsparcia Technicznego Komisji ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/240^{1b}, instrumentu „Łącząc Europę” ustanowionego rozporządzeniem (UE) 2021/1153^{1c}, Instrumentu na rzecz Paliw Alternatywnych ustanowionego rozporządzeniem 2022/xxx^{1d} oraz z partnerstw i misji w programie „Horyzont Europa”, w szczególności proponowanej

misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, której celem jest uczynienie 100 miast neutralnymi dla klimatu do 2030 r. Ponadto Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności ustanowione rozporządzeniem (UE) 2021/1058^{1e} są dostępne w celu wspierania inwestycji w badania, innowacje i wdrażanie, w szczególności w słabiej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach, a program Invest EU, poprzez segment zrównoważonej infrastruktury, może wzmocnić przyszłościowe inwestycje w całej Unii Europejskiej, pomóc uruchomić inwestycje prywatne i zapewnić usługi doradcze dla promotorów projektów i operatorów działających w obszarze zrównoważonej infrastruktury i aktywów mobilnych. Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji [1] może wspierać inteligentną i zrównoważoną mobilność lokalną, w tym infrastrukturę. W ostatnich latach grupa EBI zwiększyła również wsparcie na rzecz przyspieszenia rozwoju nowszych technologii, takich jak elektromobilność i transformacja cyfrowa, w ramach Programu na rzecz bardziej ekologicznego transportu. Oczekuje się, że grupa EBI będzie nadal oferować szereg struktur finansowania, aby pomóc w przyspieszeniu tego rozwoju. Państwa członkowskie powinny korzystać z tych możliwości finansowania, w szczególności, aby wspierać rozwiązania w obszarze transportu publicznego i aktywnej mobilności oraz finansować działania mające na celu wsparcie obywateli dotkniętych ubóstwem energetycznym.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności

^{1b} Rozporządzenie Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego

^{1c} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014

^{1d} Rozporządzenie (UE) 2021/... w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE

^{1e} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję

(24) Przejrzystość cenowa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem korzystania z usługi ładowania lub tankowania paliw użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni otrzymywać rzetelne informacje dotyczące cen. Cena powinna być podana w przejrzysty sposób, aby umożliwić użytkownikom końcowym identyfikację **poszczególnych** składników kosztów.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

Poprawka

(24) Przejrzystość cenowa ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezproblemowego i łatwego ładowania i tankowania. Przed rozpoczęciem korzystania z usługi ładowania lub tankowania paliw użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni otrzymywać rzetelne informacje dotyczące cen. Cena powinna być podana w przejrzysty sposób, aby umożliwić użytkownikom końcowym identyfikację **wszystkich mających zastosowanie** składników kosztów.

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. Komisja powinna monitorować rozwój rynku ładowania. Przy dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Poprawka 27

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. ***Krajowe organy regulacyjne i*** Komisja powinny monitorować rozwój rynku ładowania. ***Najpóźniej przy*** dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Poprawka

(25a) Aby zapewnić bezpieczeństwo i stabilność sieci punktów ładowania w Unii, operatorzy cyfrowo połączonych punktów ładowania powinni przestrzegać minimalnych zasad cyberbezpieczeństwa określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, uchylającej dyrektywę (UE) 2016/1148.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25b) Nadrzędną zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” należy uwzględniać we wszystkich sektorach, wykraczając poza system energetyczny, w tym w transporcie drogowym, żegludze i lotnictwie. W szczególności należy ją uwzględniać w decyzjach dotyczących planowania, polityki i inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych, w tym w odniesieniu do efektywności energetycznej różnych technologii bezemisyjnych „od źródła do koła”, a także przystępności cenowej, podejścia opartego na cyklu życia i neutralności technologicznej tych technologii, które są niezbędne do osiągnięcia neutralności klimatycznej.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(26) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku. Rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym rozpowszechnienie na dużą skalę pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, jak przewidziano w strategii Komisji w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu⁵⁴. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich, co nie pozwala na

(26) Pojazdy silnikowe napędzane wodorem cechują się obecnie bardzo niskimi wskaźnikami penetracji rynku. Rozbudowa wystarczającej infrastruktury tankowania wodoru jest jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym rozpowszechnienie na dużą skalę pojazdów silnikowych napędzanych wodorem, jak przewidziano w strategii Komisji w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu⁵⁴. Obecnie utworzono punkty tankowania wodoru tylko w kilku państwach członkowskich i są one przeważnie nieodpowiednie dla pojazdów ciężkich, co nie pozwala na

poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe cele w zakresie tworzenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić utworzenie wystarczająco gęstej sieci punktów tankowania wodoru wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii lekkich i ciężkich pojazdów napędzanych wodorem.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję

(27) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub jego pobliżu. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁵⁵ – powinny zapewnić takie stacje tankowania. W obrębie węzłów miejskich organy publiczne powinny rozważyć tworzenie stacji w multimodalnych centrach logistycznych, gdyż nie tylko są one typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich, lecz mogłyby również wydawać wodór na potrzeby innych rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa.

⁵⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013

poruszanie się pojazdami napędzanymi wodorem po całej Unii. Obowiązkowe cele w zakresie tworzenia ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny zapewnić utworzenie wystarczająco gęstej sieci punktów tankowania wodoru **w multimodalnych węzłach transportowych** wzdłuż sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić bezproblemowy ruch w całej Unii lekkich i ciężkich pojazdów napędzanych wodorem.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Poprawka

(27) Pojazdy napędzane wodorem powinny mieć możliwość tankowania w miejscu docelowym, które jest zazwyczaj obszarem miejskim, lub jego pobliżu. Aby zapewnić możliwość ogólnodostępnego tankowania w miejscu docelowym, przynajmniej w głównych obszarach miejskich, wszystkie węzły miejskie – zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁵⁵ – powinny zapewnić takie stacje tankowania. W obrębie węzłów miejskich organy publiczne powinny rozważyć tworzenie stacji w multimodalnych centrach logistycznych, **jeżeli nie są one wdrażane w oparciu o rynek**, gdyż nie tylko są one typowym miejscem docelowym dla pojazdów ciężkich, lecz mogłyby również wydawać wodór na potrzeby innych rodzajów transportu, takich jak kolej i żegluga śródlądowa.

⁵⁵ 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).

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).

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż pewien stopień niepewności dotyczącej tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór, **który pozwala zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i jest technologią preferowaną przez niektórych producentów pojazdów**. W tym celu minimalna liczba stacji tankowania wodoru powinna wydawać, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

Poprawka

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż pewien stopień niepewności dotyczącej tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment, w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór. W tym celu minimalna liczba stacji tankowania wodoru powinna wydawać, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować *instrumenty* płatnicze szeroko stosowane w Unii, *w szczególności płatności elektroniczne za pomocą terminali i urządzeń stosowanych do usług płatniczych*. Ta metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować *co najmniej karty* płatnicze szeroko stosowane w Unii. Ta metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

Poprawka

(30 a) Aby zadbać o jak najbardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury ładowania, która ma zostać wdrożona, oraz aby zwiększyć zaufanie konsumentów do elektromobilności, istotne jest, by dostęp do ogólnodostępnych stacji ładowania mieli wszyscy użytkownicy, niezależnie od marki samochodu i tego,

czy są oni objęci systemem płatności umownych.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32

Tekst proponowany przez Komisję

(32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu mogą zapewnić czystą energię dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i statków żeglugi śródlądowej. Zgodnie z inicjatywą FuelEU Maritime operatorzy kontenerowców i statków pasażerskich powinni przestrzegać przepisów mających na celu ograniczenie emisji **ze statków cumujących**. Obowiązkowe cele w zakresie rozpowszechnienia powinny zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające zasilanie energią elektryczną z lądu w portach morskich **bazowej i kompleksowej sieci TEN-T**, aby spełnić te wymogi. Zastosowanie tych celów do wszystkich portów morskich **sieci TEN-T** zapewniłoby równe warunki działania portów.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(32) Instalacje do zasilania energią elektryczną z lądu mogą zapewnić czystą energię dla żeglugi morskiej i śródlądowej oraz przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania środowiskowego statków morskich i statków żeglugi śródlądowej. Zgodnie z inicjatywą FuelEU Maritime operatorzy kontenerowców i statków pasażerskich powinni przestrzegać przepisów mających na celu ograniczenie emisji. Obowiązkowe cele w zakresie rozpowszechnienia powinny zapewnić podmiotom z tego sektora wystarczające zasilanie energią elektryczną z lądu w portach morskich **i wzdłuż śródlądowych dróg wodnych sieci bazowej TEN-T**, aby spełnić te wymogi. Zastosowanie tych celów do wszystkich portów morskich zapewniłoby równe warunki działania portów.

Poprawka

(32 a) Podczas wdrażania instalacji do zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu i dostarczania energii elektrycznej pobieranej z lądu należy uwzględnić zróżnicowanie portów morskich pod względem ich wielkości, obsługiwanych segmentów ruchu, zarządzania i

lokalizacji geograficznej. Zróżnicowane zarządzanie portami morskimi w Unii Europejskiej może oznaczać różny podział obowiązków pod względem wdrażania i dostarczania energii elektrycznej z lądu.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję

(33) Kontenerowcom i statkom pasażerskim jako kategoriom statków, które produkują najwięcej emisji na jeden statek cumujący, powinno się priorytetowo zapewnić zasilanie energią elektryczną z lądu. Aby uwzględnić charakterystykę zapotrzebowania na moc poszczególnych rodzajów cumujących statków pasażerskich, a także charakterystykę operacyjną portu, należy rozróżnić pomiędzy wymogami statków pasażerskich dotyczącymi statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, a wymogami dotyczącymi pozostałych statków pasażerskich.

Poprawka

(33) Kontenerowcom i statkom pasażerskim, **a zwłaszcza statkom wycieczkowym i promom**, jako kategoriom statków, które produkują najwięcej emisji na jeden statek cumujący, powinno się priorytetowo zapewnić zasilanie energią elektryczną z lądu. Aby uwzględnić charakterystykę zapotrzebowania na moc poszczególnych rodzajów cumujących statków pasażerskich, a także charakterystykę operacyjną portu, należy rozróżnić pomiędzy wymogami statków pasażerskich dotyczącymi statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich, a wymogami dotyczącymi pozostałych statków pasażerskich.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję

(34) ***Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu,***

Poprawka

(34) Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp ***i regionów najbardziej oddalonych*** należących do Unii. ***Ponadto na wielu najbardziej oddalonych wyspach transport morski wykorzystywany jest do celów działalności turystycznej.*** Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach ***można uzupełnić usługami w***

aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp należących do Unii. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach *może nie zawsze być wystarczający*, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. *W takim przypadku wyspy powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.*

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(34a) Korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z lądu przez statki cumujące z pewnością przyczynia się do ograniczenia ogólnych emisji pochodzących z żeglugi, lecz muszą mu towarzyszyć rozwiązania ograniczające emisje podczas żeglugi.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(34b) Państwa członkowskie powinny zapewnić odpowiedni poziom produkcji energii elektrycznej i wystarczającą infrastrukturę sieci (również pod względem dostępności i przepustowości), aby sprostać zapotrzebowaniu na moc wynikającemu z zasilania energią elektryczną z lądu w portach zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia. Aby skutecznie ograniczyć ogólny poziom emisji i uniknąć ucieczki emisji w głąb lądu, wytwarzana moc powinna w coraz większym stopniu pochodzić z czystych źródeł energii zgodnie ze zmienionym art. 3 ust. 1 zmienionej dyrektywy (UE) 2018/2001 (REDIII).

Poprawka 40

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(34c) W celu spełnienia wymogów niniejszego rozporządzenia należy rozważyć dokonanie inwestycji w przetwornice sieciowe i modernizację sieci, co wiąże się z dodatkowymi kosztami i większą złożonością. Częstotliwość napięcia w sieci w Europie wynosi 50 Hz, podczas gdy połączenie z zasilaniem energią elektryczną z lądu w przypadku wielu segmentów statków, takich jak statki dalekomorskie, wymaga częstotliwości 60 Hz. W celu spełnienia tych wymogów konieczne są inwestycje w przetwornice częstotliwości, w tym inwestycje finansowane ze środków publicznych.

Poprawka 41

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 35**

Tekst proponowany przez Komisję

(35) Sieć bazowa punktów tankowania LNG w portach morskich powinna być dostępna do 2025 r. Punkty tankowania LNG obejmują terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki.

Poprawka 42

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 35 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(35) Sieć bazowa punktów tankowania LNG w portach morskich powinna być dostępna do 2025 r. Punkty tankowania LNG obejmują terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki.
Sieć bazowa punktów tankowania wodoru i amoniaku w portach morskich powinna być dostępna do 1 stycznia 2030 r.

Poprawka

(35a) Rozwój i wdrażanie nowych paliw i rozwiązań energetycznych dla sektora morskiego wymaga przyjęcia skoordynowanego podejścia w celu dopasowania podaży i popytu i uniknięcia osieroconych aktywów. W związku z tym należy opracować mechanizm konsultacji między wszystkimi stosownymi zainteresowanymi stronami na szczeblu poszczególnych portów, aby zapewnić koordynację i konsultacje podczas stosowania wymogów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do energii elektrycznej pobieranej z lądu. Planowi rozmieszczenia systemu pobierania energii elektrycznej z lądu w portach morskich powinien towarzyszyć kompleksowy krajowy plan finansowy.

Poprawka 43

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36**

Tekst proponowany przez Komisję

(36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych powinno zastąpić paliwo ciekłe, zużywane przez samoloty, czystszy źródłem energii elektrycznej (korzystanie z pomocniczego źródła zasilania) lub naziemnego źródła zasilania. **Powinno** to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ na zmianę klimatu. **Wszystkie operacje zarobkowego transportu lotniczego** powinny **zatem mieć możliwość korzystania z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju na stanowiskach lotu lub stanowiskach poza portem lotniczym w portach lotniczych sieci TEN-T.**

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 36 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(36) Zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju w portach lotniczych powinno zastąpić paliwo ciekłe, zużywane przez samoloty, czystszy źródłem energii elektrycznej (korzystanie z pomocniczego źródła zasilania) lub naziemnego źródła zasilania. **Wszystkie operacje transportu zarobkowego powinny zatem korzystać z zewnętrznego zasilania energią elektryczną podczas postoju w portach lotniczych na stanowiskach lotu lub stanowiskach poza portem lotniczym. Jednocześnie pojazdy naziemne przemieszczające się w portach lotniczych powinny zostać zelektryfikowane lub wykorzystywać inne zrównoważone paliwa alternatywne.** Pozwoli to zmniejszyć emisję zanieczyszczeń i hałasu, poprawić jakość powietrza i zmniejszyć wpływ na zmianę klimatu. **Państwa członkowskie** powinny **monitorować potencjalne pojawienie się technologii elektrycznych i wodorowych statków powietrznych opartych na odnawialnych źródłach energii i w stosownych przypadkach zagwarantować rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw.**

Poprawka

(36a) Większa koncentracja na elektryfikacji transportu drogowego, morskiego i lotniczego nie powinna umniejszać znaczenia wielu działań, które należy podjąć w celu poprawy mobilności lokalnej, regionalnej i krajowej, zwłaszcza w takich obszarach jak sieci kolejowe i metropolitalne.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 38

Tekst proponowany przez Komisję

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury.

Poprawka

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury. ***Zmienione krajowe ramy polityczne powinny w jak największym stopniu uwzględniać zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” oraz potrzebę stworzenia odpornego i neutralnego klimatycznie systemu energetycznego, biorąc pod uwagę zasadę efektywności kosztowej. Państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę niedawno opublikowane zalecenie i wytyczne dotyczące wdrażania tej zasady¹, w których wyjaśniono, w jaki sposób decyzje dotyczące planowania, polityki i inwestycji mogą ograniczyć zużycie energii w wielu kluczowych sektorach, w tym w sektorze transportu^{1a}.***

^{1a} ***Zalecenie Komisji C(2021) 7014 final z 28.9.2021 w sprawie zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim”: od zasad do praktyki – Wytyczne i przykłady dotyczące jej wdrażania w procesie podejmowania decyzji w sektorze energetycznym i w innych sektorach***

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 40

Tekst proponowany przez Komisję

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe ram polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinakach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żegluga śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów *sieci TEN-T* i portów lotniczych *sieci TEN-T*, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, które nie *będą* elektryfikowane. Na podstawie tych strategii Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie *większej liczby* obowiązkowych celów dla tych sektorów.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 40 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe ram polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na odcinakach sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować jasne strategie obniżenia emisyjności żegluga śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów i portów lotniczych, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla *niskoemisyjnych i bezemisyjnych* statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, które nie są elektryfikowane. Na podstawie tych strategii Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie *dodatkowych* obowiązkowych celów dla tych sektorów.

(40a) Krajowe ramy polityki powinny zawierać plan wdrażania sporządzony we współpracy z portami ze szczegółowym wskazaniem finansowania ze środków

publicznych na potrzeby dostarczania energii elektrycznej pobieranej z lądu oraz wymaganej przepustowości sieci. Ze względu na pewność prawną i planowanie długoterminowe zakres obowiązkowych wymogów dotyczących energii elektrycznej pobieranej z lądu powinien zostać ustalony w momencie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Krajowe ramy polityki należy ustalić w taki sposób, aby zapewnić wystarczający czas na wdrożenie niezbędnej infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu do spełnienia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym, jeżeli dany port raz zostanie objęty zakresem niniejszego rozporządzenia, powinien być stale objęty tym zakresem.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 41 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych **w oparciu o rynek**, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

**(41a) Dążąc do promowania
zrównoważonych rodzajów transportu,**

państwa członkowskie nieposiadające odpowiednich systemów zachęt powinny podjąć wszelkie niezbędne środki w celu uwzględnienia różnej pozycji początkowej każdego z nich. Należy położyć szczególny nacisk na działania organów gminnych lub regionalnych, które mogą ułatwić wdrażanie pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne za pomocą specjalnych zachęt podatkowych, zamówień publicznych lub lokalnych przepisów ruchu drogowego.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 42

Tekst proponowany przez Komisję

(42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁵⁸ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na **czyste ekologicznie** i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych ramy polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury przeznaczonej dla autobusów. Państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym.

Poprawka

(42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁵⁸ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na **niskoemisyjne** i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych ramy polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury przeznaczonej dla autobusów. Państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym.

⁵⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

⁵⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 43

Tekst proponowany przez Komisję

(43) Mając na uwadze rosnącą różnorodność **rodzajów paliw dla** pojazdów silnikowych oraz **ciągły wzrost** mobilności **drogowej** obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie użytkownikom pojazdów jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w punktach tankowania paliw oraz zgodności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 18 listopada 2016 r.

Poprawka

(43) Mając na uwadze **coraz bardziej zrównoważony charakter każdego rodzaju paliwa i różnorodność sposobów korzystania** z pojazdów silnikowych (**indywidualne, zbiorowe i współdzielone**) oraz **coraz częstsze łączenie różnych rodzajów transportu w celu zapewnienia** mobilności obywateli w całej Unii, konieczne jest udostępnianie użytkownikom pojazdów jasnych i łatwo zrozumiałych informacji dotyczących paliw dostępnych w punktach tankowania paliw oraz zgodności ich pojazdów z różnymi paliwami lub punktami ładowania paliw na unijnym rynku. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o wprowadzeniu tych środków dotyczących informacji również w odniesieniu do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 18 listopada 2016 r.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 44

Tekst proponowany przez Komisję

(44) Proste i łatwo porównywalne

Poprawka

(44) Proste i łatwo porównywalne

informacje o cenach różnych paliw mogłyby odgrywać istotną rolę w umożliwieniu użytkownikom pojazdów lepszej oceny relatywnych kosztów poszczególnych paliw dostępnych na rynku. Porównanie ceny jednostkowej **określonych paliw alternatywnych i paliw konwencjonalnych**, wyrażone jako „**cena paliwa na 100 km**”, powinno zatem być prezentowane w celach informacyjnych prezentowane na wszystkich odnośnych stacjach paliw.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 45

Tekst proponowany przez Komisję

(45) Należy zapewnić konsumentom dostateczną ilość informacji dotyczących lokalizacji geograficznej, charakterystyki i usług oferowanych w ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw alternatywnych objętych niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić, aby operatorzy lub właściciele ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw udostępniali odpowiednie dane statyczne i dynamiczne. Należy określić wymogi w zakresie typów danych dotyczących dostępności i dyspozycyjności odpowiednich danych związanych z ładowaniem i tankowaniem w oparciu o wyniki działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” („IDACS”).

informacje o cenach różnych paliw mogłyby odgrywać istotną rolę w umożliwieniu użytkownikom pojazdów lepszej oceny relatywnych kosztów poszczególnych paliw dostępnych na rynku. Porównanie ceny jednostkowej **wyrażonej jako kWh dla pojazdów elektrycznych ładowanych ad hoc** powinno zatem być prezentowane w celach informacyjnych prezentowane na wszystkich odnośnych stacjach paliw.

Poprawka

(45) Należy zapewnić konsumentom dostateczną ilość informacji dotyczących lokalizacji geograficznej, charakterystyki i usług oferowanych w ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw alternatywnych objętych niniejszym rozporządzeniem. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić, aby operatorzy lub właściciele ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw **bezpłatnie udostępniali odpowiednie dane statyczne i dynamiczne, tj. dane zgłaszane do systemów krajowych zgodnie z art. 18 niniejszego rozporządzenia, które powinny być również włączone do zharmonizowanego systemu ogólnounijnego. Dane te mogą być następnie wykorzystywane przez osoby trzecie, w tym koncentratorów i dostawców usług w obszarze reakcji popytu, a także do porównywania przez konsumentów stacji ładowania i informowania ich o takich stacjach, w szczególności ich lokalizacji, cenie ładowania ad hoc, dostępności i innych parametrach, które są przydatne dla konsumentów, z należytym poszanowaniem wymogów ochrony**

danych. Należy określić wymogi w zakresie typów danych dotyczących dostępności i dyspozycyjności odpowiednich danych związanych z ładowaniem i tankowaniem w oparciu o wyniki działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” („IDACS”).

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dane należy zatem dostarczać zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁵⁹ do krajowych punktów dostępu.

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych

Poprawka

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dane należy zatem dostarczać zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁵⁹ do krajowych punktów dostępu. ***W przypadku usług umożliwiających bezproblemowe podróżowanie po całej Unii należy również stworzyć ogólnounijny system, który będzie importował znormalizowane informacje z systemów krajowych.***

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych

systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z odpowiednimi grupami ekspertów, a w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane lub wykonawcze na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z **szerokim gronem zainteresowanych stron, w tym z organizacjami konsumenckimi, a także z** odpowiednimi grupami ekspertów, a w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane lub wykonawcze na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 54

Tekst proponowany przez Komisję

(54) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego. Fakt ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla poszczególnych środków transportu. Do końca 2026 r. Komisja powinna zatem przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia,

Poprawka

(54) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw **niskoemisyjnych i** bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego, **przy czym niektóre technologie są już dostępne**. Fakt ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla poszczególnych środków transportu. Do końca 2026 r. Komisja powinna zatem przeprowadzić

w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych w transporcie wodnym i w lotnictwie.

przeгляд niniejszego rozporządzenia **zgodnie z celem dotyczącym neutralności klimatycznej, w oparciu o analizę najnowszych osiągnięć technologicznych i gotowości rynku oraz z uwzględnieniem krajowych ram polityki**, w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych w transporcie wodnym i w lotnictwie, **z należywym uwzględnieniem pewności prawnej i przewidywalności dla branży, ułatwienia długoterminowych inwestycji i unikania tworzenia aktywów osieroconych. Przegląd powinien obejmować wszystkie paliwa alternatywne, a zapotrzebowanie na infrastrukturę powinno być dostosowane do potencjalnego tempa wdrażania.**

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 54 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(54 a) Biorąc pod uwagę znaczny udział zużycia energii końcowej w UE przez transport drogowy, zasada „efektywność energetyczna przede wszystkim” powinna znaleźć odzwierciedlenie w decyzjach dotyczących polityki, planowania i inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych, jak określono w dyrektywie 2012/27/UE [przekształcona dyrektywa w sprawie efektywności energetycznej], zgodnie z którą zasada „efektywność energetyczna przede wszystkim” powinna być uwzględniana we wszystkich sektorach.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 55 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(55a) Oprócz zasad pomocniczości i proporcjonalności, częścią procedury przeglądu powinna być zasada „jedno więcej – jedno mniej”. Zasada „jedno więcej – jedno mniej” jest ważnym narzędziem, które ma na celu rozwiązanie problemu obciążeń administracyjnych i regulacyjnych, i powinna być uzupełniona środkami jakościowymi, aby zapewnić przyszłościowe i skuteczne stanowienie prawa zgodnie z długoterminowymi celami UE.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 55 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(55b) Rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych jest częścią pakietu „Gotowi na 55”, który również będzie miał wielorakie skutki dla Unii, w tym dla konkurencyjności, tworzenia miejsc pracy, stawek frachtu w transporcie, siły nabywczej gospodarstw domowych, realizacji celów w zakresie klimatu oraz wielkości ucieczki emisji. W związku z tym należy regularnie przeprowadzać kompleksową ocenę.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W niniejszym rozporządzeniu określa się obowiązkowe krajowe cele ogólne dotyczące rozwoju wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, statków wodnych i statków powietrznych **podczas postoju**. W niniejszym rozporządzeniu określono wspólną specyfikację techniczną i wymogi w zakresie informacji dla użytkowników i dostarczania danych oraz wymogi dotyczące płatności w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 61

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

(3) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:

Poprawka 62

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3 – litera a – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

a) „paliwa alternatywne wykorzystywane w pojazdach bezemisyjnych”:

Poprawka

1. W niniejszym rozporządzeniu określa się obowiązkowe krajowe cele ogólne dotyczące rozwoju wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, statków wodnych i statków powietrznych. W niniejszym rozporządzeniu określono wspólną specyfikację techniczną i wymogi w zakresie informacji dla użytkowników i dostarczania danych oraz wymogi dotyczące płatności w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

(3) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej **i gazu** źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:

Poprawka

a) „paliwa alternatywne wykorzystywane w bezemisyjnych **pojazdach, statkach wodnych i powietrznych**”:

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3 – litera a – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

– wodór,

Poprawka

– wodór *i paliwa oparte na wodorze,*

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 3 – litera a – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję

– *amoniak;*

Poprawka

skreśla się

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3 – litera b – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

– paliwa syntetyczne i parafinowe,
w tym amoniak, wytwarzane ze źródeł
odnawialnych;

Poprawka

– paliwa syntetyczne i parafinowe,
w tym amoniak, wytwarzane ze źródeł
odnawialnych, *a także paliwa odnawialne
pochodzenia niebiologicznego;*

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3 – litera c – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

c) „alternatywne paliwa kopalne”
stosowane na etapie przejściowym:

Poprawka

c) „alternatywne paliwa kopalne”
stosowane na *szybkim* etapie
przejściowym:

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3 – akapit 1a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Takie alternatywne paliwa kopalne, umożliwiające szybki etap przejściowy dla pojazdów niskoemisyjnych, mogą być mieszane ze stopniowo wzrastającym udziałem paliw odnawialnych, w tym ich substytutów pochodzenia biologicznego, takich jak bio-LNG, bio-CNG i bio-LPG.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3 a) „infrastruktura paliw alternatywnych” oznacza każdą infrastrukturę umożliwiającą tankowanie lub ładowanie różnych typów pojazdów lub rodzajów transportu paliwami alternatywnymi, które mogą znacząco przyczynić się do obniżenia emisyjności i poprawy ekologiczności sektora transportu;

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) „port lotniczy bazowej i kompleksowej sieci TEN-T” oznacza port lotniczy wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

(4) „port lotniczy” oznacza cywilny port lotniczy zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE;

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) „połączony cyfrowo punkt ładowania” oznacza punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym oraz komunikować się dwukierunkowo z siecią elektroenergetyczną i pojazdem elektrycznym oraz który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej;

Poprawka

(14) „połączony cyfrowo punkt ładowania” oznacza punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym oraz komunikować się dwukierunkowo z siecią elektroenergetyczną i pojazdem elektrycznym **oraz, w stosownych przypadkach, z systemem zarządzania energią w budynkach**, oraz który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej;

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 29 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29a) „centrum logistyczne” oznacza przestrzeń na określonym obszarze, w obrębie której różni operatorzy prowadzą na zasadach komercyjnych wszystkie działania związane z transportem, logistyką i dystrybucją towarów, zarówno w przypadku tranzytu krajowego, jak i międzynarodowego; operatorzy mogą być właścicielami lub najemcami budynków i obiektów (magazynów, centrów dystrybucyjnych, powierzchni magazynowych, biur, serwisów samochodów ciężarowych itp.);

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 33

Tekst proponowany przez Komisję

(33) „operator punktu ładowania” oznacza podmiot odpowiedzialny za zarządzanie punktem ładowania i jego obsługę, świadczący usługę ładowania na rzecz **użytkowników końcowych, w tym w imieniu i na rzecz dostawcy** usług w zakresie mobilności;

Poprawka

(33) „operator punktu ładowania” oznacza podmiot odpowiedzialny za zarządzanie punktem ładowania i jego obsługę, świadczący usługę ładowania na rzecz **dostawców** usług w zakresie mobilności, **którzy z kolei świadczą usługi ładowania na rzecz użytkownika końcowego, lub na rzecz użytkowników końcowych**;

Poprawka 73

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 35 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(35a) „karta płatnicza” oznacza usługę płatniczą, która wykorzystuje fizyczną lub cyfrową kartę debetową lub kredytową oraz obejmuje karty płatnicze zapisane w aplikacji na smartfony;

Poprawka 74

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 35 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(35b) „usługa płatnicza” oznacza usługę płatniczą zdefiniowaną w art. 4 pkt 3 dyrektywy (UE) 2015/2366;

Poprawka 75

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 38**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(38) „ogólnodostępna” infrastruktura

(38) „ogólnodostępna” infrastruktura

paliw alternatywnych oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa, niezależnie od tego, czy znajduje się ona na terenie publicznym czy prywatnym, czy obowiązują ograniczenia lub warunki wstępu na dany teren lub do danego obiektu oraz niezależnie od mających zastosowanie warunków użytkowania danej **infrastruktury paliw alternatywnych**;

paliw alternatywnych oznacza infrastrukturę paliw alternatywnych znajdującą się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa **przez co najmniej 8 godzin dziennie i 6 dni w tygodniu, o czasie funkcjonowania wynoszącym co najmniej 98%**, niezależnie od tego, czy znajduje się ona na terenie publicznym czy prywatnym, czy obowiązują ograniczenia lub warunki wstępu na dany teren lub do danego obiektu oraz niezależnie od mających zastosowanie warunków użytkowania danej infrastruktury paliw alternatywnych;

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 49

Tekst proponowany przez Komisję

(49) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe;

Poprawka

(49) „punkt tankowania paliw” oznacza stanowisko tankowania dostarczające wszelkich paliw alternatywnych ciekłych lub gazowych za pomocą instalacji stałej lub ruchomej, na którym to stanowisku można tankować paliwo jednocześnie tylko w jednym pojeździe, **statku wodnym lub powietrznym**;

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 54 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(54a) „społeczność energetyczna działająca w zakresie energii odnawialnej” oznacza społeczność zdefiniowaną w art. 2 pkt 16 dyrektywy (UE) 2018/2001;

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 57

Tekst proponowany przez Komisję

(57) „statek cumujący” oznacza statek *cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757;*

Poprawka

(57) „statek cumujący” oznacza statek, *który jest w bezpieczny sposób zacumowany lub zakotwiczony w porcie objętym jurysdykcją państwa członkowskiego, podczas załadunku, rozładunku lub kwaterowania pasażerów, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku;*

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 58

Tekst proponowany przez Komisję

(58) „zasilanie energią elektryczną z łądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia;

Poprawka

(58) „zasilanie energią elektryczną z łądu” oznacza *świadczenie usługi obejmującej wiele elementów, w tym zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia za pomocą instalacji stałej, pływającej lub ruchomej, w tym z ruchomymi akumulatorami;*

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 59

Tekst proponowany przez Komisję

(59) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji

Poprawka

(59) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie

otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej;

znormalizowanej informacji otrzymywanych w ramach *protokołu* komunikacji elektronicznej; *inteligentne ładowanie może odbywać się zarówno przy normalnej prędkości ładowania, jak i podczas szybkiego ładowania, poprzez reakcję na dynamiczne sygnały cenowe lub optymalizację przepływu energii;*

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 59 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(59a) „pojazd elektryczny wykorzystujący energię słoneczną” oznacza pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno nieperyferyjne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz, oraz wyposażony w panele fotowoltaiczne zintegrowane z pojazdem (VIPV);

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych;

– ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych, *w tym samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych;*

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit pierwszy – tiret 1a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *co najmniej jedna stacja ładowania w strefach ładowania na obszarach miejskich i wzdłuż sieci bazowej i kompleksowej TEN-T była przeznaczona dla lekkich pojazdów użytkowych wyposażonych w przyczepę, z uwzględnieniem szczególnych potrzeb w zakresie przestrzeni ładunkowej wykorzystywanej przez te pojazdy;*

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – tiret 2 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *wystarczająca liczba ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów lekkich umożliwiła ładowanie inteligentne i dwukierunkowe.*

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit pierwszy – tiret 2b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *uwzględniane były obszary o wysokiej gęstości zaludnienia i upowszechnieniu lekkich pojazdów elektrycznych na szczeblu regionalnym z zapewnieniem priorytetowego rozwoju sieci i określeniem wyższych celów;*

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **1** kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; **oraz**

Poprawka

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, **jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi więcej niż 10 %**; oraz

w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1,5 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi więcej niż 7,5% i mniej niż 10%; oraz

w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 2 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi więcej niż 5% i mniej niż 7,5%; oraz

w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 2,5 kW za pomocą ogólnodostępnych

stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi więcej niż 2,5% i mniej niż 5%; oraz w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 3 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi mniej niż 2,5%;

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **0,66** kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania.

Poprawka

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **2** kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

ba) bez uszczerbku dla lit. a) i c) niniejszego ustępu państwa członkowskie zapewniają utworzenie na poziomie krajowym minimalnej ilości infrastruktury ładowania, która jest

wystarczająca dla:

- 2% pojazdów elektrycznych w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów do 31 grudnia 2025 r.;

- 5% pojazdów elektrycznych w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów do 31 grudnia 2027 r.;

- 10% pojazdów elektrycznych w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów do 31 grudnia 2030 r.

Poprawka 89
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

Poprawka

a) wzdłuż sieci bazowej *i kompleksowej* TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

Poprawka 90
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **300 kW** i będzie zawierać co najmniej **jedną stację** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150 kW**;

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600 kW** i będzie zawierać co najmniej **dwie stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **300 kW**;

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **600 kW** i będzie zawierać co najmniej **dwie stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150 kW**;

Poprawka

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **1200 kW** i będzie zawierać co najmniej **cztery stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **300 kW**;

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

b) **wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T** ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające **następujące** wymogi **zostały** rozmieszczone **w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:**

Poprawka

b) **według klastrów** ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich spełniające wymogi **ust. 2 lit. a) ppkt (i) i (ii)** rozmieszczone są:

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) **do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150 kW**;

Poprawka

(i) **w promieniu 5 km na obszarach miejskich;**

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) *do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.*

Poprawka

(ii) *przy istniejącej drodze w promieniu 60 km na obszarach słabo zaludnionych.*

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – akapit 1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą zaliczyć strefy ładowania, o których mowa w ust. 3a, 3c i 3e niniejszego artykułu, do celu dotyczącego klastrów

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3 a. Państwa członkowskie dopilnowują, aby budynki komercyjne z publicznymi obiektami parkingowymi spełniały odpowiednie wymogi [dyrektywy EPBD].

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Państwa członkowskie zapewniają, aby do 2030 r. co najmniej połowa ogólnodostępnych miejsc parkingowych, używanych zwykle do długiego parkowania, umożliwiała inteligentne i dwukierunkowe ładowanie.

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3c. W przypadkach gdy strefa ładowania obsługuje zarówno pojazdy lekkie, jak i pojazdy ciężkie, strefa ładowania i stacje ładowania w jej ramach są uznawane za ogólnodostępną infrastrukturę ładowania przeznaczoną zarówno dla lekkich, jak i ciężkich pojazdów drogowych, pod warunkiem spełnienia wymogów w zakresie całkowitej zainstalowanej mocy oraz rodzajów ładowarek przeznaczonych zarówno dla pojazdów lekkich, jak i ciężkich.

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km, z **uwzględnieniem warunków lokalnych:**

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – punkt (i)

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia **31 grudnia** 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **1400** kW i będzie zawierać co najmniej **jedną stację** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka

(i) do dnia **1 lipca** 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **5000** kW i będzie zawierać co najmniej **cztery stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW **oraz co najmniej cztery stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 800 kW**;

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia **31 grudnia** 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **3500** kW i będzie zawierać co najmniej **dwie stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350 kW**;

Poprawka

(ii) do dnia **1 lipca** 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **6500** kW i będzie zawierać co najmniej **cztery stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **1200 kW**;

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między

Poprawka

b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między

takimi strefami wynosiła 100 km:

takimi strefami wynosiła 100 km, z
uwzględnieniem warunków lokalnych:

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia **31 grudnia 2030 r.** każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 400 kW i zawiera co najmniej **jedną stację** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka

(i) do dnia **1 lipca 2027 r.** każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 400 kW i zawiera co najmniej **dwie stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – punkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 1 **grudnia 2035 r.** każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **3500 kW** i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350 kW**;

Poprawka

(ii) do dnia 1 **lipca 2030 r.** każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **3000 kW** i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **800 kW**;

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – podpunkt ii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii a) do dnia 1 lipca 2035 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 5000 kW i zawiera co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na

poziomie co najmniej 1200 kW;

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) do dnia 31 grudnia **2030** r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu **zostanie zainstalowana co najmniej jedna stacja ładowania przeznaczona** dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW;

Poprawka

c) do dnia 31 grudnia **2025** r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu **zostaną zainstalowane co najmniej dwie stacje ładowania przeznaczone** dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW, **umożliwiające inteligentne i dwukierunkowe ładowanie**

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu zostaną zainstalowane co najmniej cztery stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW, umożliwiające inteligentne i dwukierunkowe ładowanie;

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich

Poprawka

d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich

zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **600 kW** dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150 kW**;

zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **1200 kW** dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **300 kW**;

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) do dnia **31 grudnia** 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **1200 kW** dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.

Poprawka

e) do dnia **1 lipca** 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **2400 kW** dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW **oraz co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW**.

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) do 31 grudnia 2025 r. w każdym centrum logistycznym zainstalowano co najmniej 20 % stacji ładowania, ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające indywidualną moc wyjściową na poziomie co najmniej 350 kW, a do 31 grudnia 2030 r. co najmniej 40 % stacji ładowania.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 dotyczące zwiększenia indywidualnej mocy wyjściowej, o której mowa w niniejszym artykule, do co najmniej 800 kW, pod warunkiem że do załącznika II zostaną odpowiednio dodane wspólne specyfikacje techniczne.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W przypadku gdy stacja ładowania samochodów ciężarowych obsługuje obydwa kierunki jazdy, na drogach o niskim natężeniu ruchu, jest ona uznawana za spełniającą wymogi niniejszego artykułu względem obydwu kierunków, pod warunkiem że łączna zainstalowana moc i liczba punktów ładowania odpowiadają wymogom dla jednego kierunku jazdy.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie pojazdów elektrycznych na zasadzie ad hoc, przy użyciu powszechnie wykorzystywanego w Unii instrumentu płatniczego. W tym celu:

Poprawka

2. W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą ***i które oddano do użytku od daty określonej w art. 24***, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie pojazdów elektrycznych na zasadzie ad hoc, przy użyciu powszechnie wykorzystywanego w Unii instrumentu płatniczego. W tym celu ***operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, co najmniej za pomocą kart płatniczych, bez uszczerbku dla możliwości włączenia dodatkowych opcji płatności;***

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) ***na ogólnodostępnych stacjach ładowania o mocy wyjściowej na poziomie poniżej 50 kW, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:***

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

Poprawka

skreśla się

płatniczych;

(iii) urzędzeń wykorzystujących połączenie z internetem, dzięki któremu można w szczególności wygenerować na przykład kod QR na potrzeby transakcji płatniczej;

Poprawka 116

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) na ogólnodostępnych stacjach ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 50 kW, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urzędzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

skreśla się

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

Poprawka 117

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreśla się

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 119

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka

4. ***Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania zapewniają każdemu dostawcy usług w zakresie mobilności dostęp do obsługiwanych przez siebie stacji ładowania w sposób niedyskryminujący.*** Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne ***oraz powinny dotyczyć wyłącznie energii elektrycznej pobranej przez pojazd, przy czym zastosowanie może mieć kara za blokowanie.*** Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach, ***na przykład gdy punkty ładowania są obsługiwane przez społeczności energetyczne działające w zakresie energii odnawialnej,*** można zastosować różne ceny wyłącznie z ***zachowaniem przejrzystości,*** proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia. ***Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki z myślą o zapewnieniu odpowiednich ram***

regulacyjnych, które zachęcają do inwestycji i wolnej konkurencji w celu zwiększenia wydajności i rozmieszczenia punktów ładowania.

Poprawka 120

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Państwa członkowskie uprawnniają krajowe organy regulacyjne do przyjęcia środków w celu zadbania o to, by nie dochodziło do zawyżania cen, między innymi w oparciu o odległość do najbliższego punktu ładowania, poziom naładowania akumulatora, markę pojazdu lub uczestnictwo w systemie płatności umownych. Krajowe organy regulacyjne monitorują politykę cenową i praktyki producentów pojazdów i operatorów punktów ładowania, rozważają odpowiednie środki służące ochronie konkurencji i ochronie konsumentów oraz składają Komisji okresowe sprawozdania.

Poprawka 121

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5. Operatorzy punktów ładowania wyraźnie przedstawiają cenę ad hoc oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji ładowania. *Na stacjach ładowania, na których mają zastosowanie, należy wyraźnie przedstawić co najmniej następujące elementy cenowe:*

5. Operatorzy punktów ładowania wyraźnie przedstawiają cenę ad hoc oraz wszystkie jej składniki na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, które prowadzą, aby użytkownik końcowy mógł je poznać przed rozpoczęciem sesji ładowania.

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *cenę za sesję,* *skreśla się*

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *cenę za minutę,* *skreśla się*

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. *Oprócz cen za ładowanie doraźne podaje się również ceny za kWh za ładowanie na podstawie umowy. Przejrzyste i oddzielnie wyświetla się dodatkowe elementy cenowe, które mają na celu kierowanie zachowaniami związanymi z postojem lub ładowaniem.*

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b. *Od dnia określonego w art. 24 operatorzy stacji ładowania spełniający wymogi niniejszego rozporządzenia*

wyraźnie wskazują, że stacja stanowi część europejskiej sieci infrastruktury alternatywnej, m.in. w trybie online. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 20, w którym określa się specyfikację tego zharmonizowanego oznakowania za pomocą drogowskazu i symbolu, w tym co najmniej godła i znaku UE, a także nazwę niniejszego rozporządzenia i informacje w przypadku, gdy punkt ładowania korzystał bezpośrednio lub pośrednio z finansowania unijnego, jak również inne istotne informacje zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060^{1a} i innymi szczegółowymi instrumentami finansowania unijnego.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być rozsądne, przejrzyste

Poprawka

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być rozsądne, przejrzyste

i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat **za** e-roaming transgraniczny.

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

7. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo połączonymi punktami ładowania.

Poprawka 128

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 8

i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat, **na przykład za usługi kalibracji, straty efektywności lub** e-roaming transgraniczny.

Poprawka

7. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie **nowo wybudowane lub wyremontowane** ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo połączonymi punktami ładowania, **by ich lokalizacja i status były publicznie widoczne w Internecie oraz by posiadały funkcję e-roamingu. Wszystkie istniejące punkty ładowania muszą spełnić ten wymóg do 1 stycznia 2025 r.**

Tekst proponowany przez Komisję

8. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania **o normalnej mocy**, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie.

Poprawka

8. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie **nowo wybudowane** ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie. **Wszystkie istniejące punkty ładowania muszą spełnić ten wymóg do 1 stycznia 2025 r. W uzupełnieniu przepisu określonego w art. 14 ust. 4 ogólnodostępne punkty ładowania o normalnej mocy powinny umożliwiać ładowanie dwukierunkowe od dnia określonego w art. 24.**

Poprawka 129

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania **parkingów i miejsc obsługi podróżnych** wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

9. **Od dnia określonego w art. 24 państwa** członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych. **Oznakowanie takie umieszcza się również w miejscu, w którym zainstalowano taką infrastrukturę paliw alternatywnych.**

Poprawka 130

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

11a. Operatorzy punktów ładowania udostępniają informacje, które uzyskują

od operatorów systemów przesyłowych, dostawców energii elektrycznej lub w toku własnej produkcji energii elektrycznej na temat udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i zawartości emisji gazów cieplarnianych w energii elektrycznej dostarczanej w obsługiwanych przez nich punktach ładowania, zgodnie z zapisami Załącznika I dyrektywy 2019/944.

Informacje te udostępnia się użytkownikom końcowym w formie cyfrowej, w tym za pośrednictwem komputerów pokładowych i aplikacji lub w punkcie ładowania, oraz wszystkim zainteresowanym stronom zgodnie z przepisami określonymi w art. 18 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 131

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 11 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

11b. Operatorzy zapewniają, aby punkty ładowania, które prowadzą, pozostawały w dobrym stanie przez cały okres ich komercyjnego wykorzystania oraz aby wymogi określone w ust. 2–5 były zawsze dostępne dla użytkowników końcowych oraz aby dane były dostępne zgodnie z art. 18 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 132

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia **2027** r. na ich terytorium zainstalowano minimalną liczbę ogólnodostępnych stacji tankowania

wodoru.

wodoru.

Poprawka 133

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia **2027** r. ogólnodostępne stacje tankowania wodoru o minimalnej przepustowości 2 t/dzień, wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem co najmniej 700 barów rozmieszczono wzdłuż bazowej sieci TEN-T maksymalnie co 150 km. Ciekły wodór udostępnia się na ogólnodostępnych stacjach tankowania paliw oddalonych od siebie o maksymalnie **350** km.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa muszą zapewnić, aby do dnia 31 grudnia **2030** r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadza się analizę najlepszej lokalizacji, w której w szczególności rozważa się wprowadzenie takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu.

Poprawka

Państwa **członkowskie** muszą zapewnić, aby do dnia 31 grudnia **2027** r. w każdym węźle miejskim oddano do użytku co najmniej jedną ogólnodostępną stację tankowania wodoru. W odniesieniu do takich stacji tankowania paliw przeprowadza się analizę najlepszej lokalizacji, w której w szczególności rozważa się wprowadzenie takich stacji w multimodalnych ośrodkach, w których istnieje możliwość świadczenia usług również w zakresie innych środków transportu.

Poprawka 135

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej **i kompleksowej sieci TEN-T** nie przekraczano maksymalnej odległości, o której mowa w ust. 1 akapit drugi.

Poprawka

2. Sąsiadujące państwa członkowskie **wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia**, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnej odległości, o której mowa w ust. 1 akapit drugi. **Komisja powinna przyjąć konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w UE oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.**

Poprawka 136

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Operator ogólnodostępnej stacji tankowania paliw lub – jeżeli operator nie jest właścicielem – właściciel danej stacji zapewnia, zgodnie ze wzajemnymi ustaleniami, aby **stację wyznaczono do obsługi pojazdów lekkich i ciężkich**.
W terminalach towarowych operatorzy lub właściciele tych ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru zapewniają, aby na stacjach tych było także możliwe tankowanie ciekłego wodoru.

Poprawka

3. Operator ogólnodostępnej stacji tankowania paliw lub – jeżeli operator nie jest właścicielem – właściciel danej stacji zapewnia, zgodnie ze wzajemnymi ustaleniami, aby **stacja mogła obsługiwać również pojazdy lekkie i ciężkie**.
W terminalach towarowych operatorzy lub właściciele tych ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru zapewniają, aby na stacjach tych było także możliwe tankowanie ciekłego wodoru.

Poprawka 137

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Ceny stosowane przez operatorów

Poprawka

2. Ceny stosowane przez operatorów

ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie **w sposób przejrzysty i proporcjonalny** i na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka 138

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1– wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, Państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, **aby do 1 stycznia 2030 r.:**

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, Państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, **że organy zarządzające portami zapewniają:**

Poprawka 139

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) porty morskie **sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, w których średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich kontenerowców o wyporności powyżej 5 000 ton brutto w ciągu ostatnich trzech lat wynosi powyżej 50, dysponują** mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia **co najmniej**

Poprawka

a) **do 1 stycznia 2025 r. wszystkie** porty morskie **dysponowały** mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia **statków pasażerskich i morskich kontenerowców o wyporności powyżej 400 ton brutto;**

90 % tego zapotrzebowania;

Poprawka 140

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) porty morskie *sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, w których średnia roczna liczba zawinięć do portu morskich statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich o wyporności powyżej 5 000 ton brutto w ciągu ostatnich trzech lat wynosi powyżej 40, dysponują* mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia *co najmniej 90 % tego* zapotrzebowania;

Poprawka

b) *do 1 stycznia 2030 r. wszystkie* porty morskie *dysponowały* mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia zapotrzebowania *wszystkich pozostałych typów statków o wyporności powyżej 400 ton brutto;*

Poprawka 141

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) porty morskie *sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T, w których średnia roczna liczba zawinięć do portu statków pasażerskich innych niż statki pasażerskie typu ro-ro i szybkie jednostki pasażerskie o wyporności powyżej 5 000 ton brutto w ciągu ostatnich trzech lat wynosi powyżej 25, dysponują* mocą wyjściową zasilania energią elektryczną z lądu wystarczającą do zaspokojenia *co najmniej 90 % tego* zapotrzebowania.

Poprawka

c) *wymagania dotyczące mocy wyjściowej mogą być spełnione dzięki odpowiedniej mocy zapewnionej przez szereg technologii zasilania energią elektryczną z lądu, takich jak system zasilania energią elektryczną z lądu, akumulatory wymienne lub barki energetyczne.*

Poprawka 142

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) państwa członkowskie mogą upoważnić organy portowe do wdrożenia punktów a)-c) nie w każdym terminalu, zgodnie z zapotrzebowaniem.

Poprawka 143

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Przy określaniu ***liczby zawinięć do portu*** nie uwzględnia się następujących zawinięć do portu:

2. Przy określaniu ***zapotrzebowania*** nie uwzględnia się następujących zawinięć do portu:

Poprawka 144

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) kilka krótkich zawinięć do portu w celu załadunku i rozładunku w różnych terminalach w tym samym porcie, nie przekraczających limitu czasu określonego w punkcie a)

Poprawka 145

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. W przypadku gdy port morski ***sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T*** znajduje się na wyspie, ***która nie jest bezpośrednio połączona z siecią elektroenergetyczną, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego***

3. W przypadku gdy port morski znajduje się na wyspie ***lub w regionie najbardziej oddalonym, państwa członkowskie upoważniają władze regionalne do planowania sposobów rozmieszczenia*** wystarczającej ***zdolności***

połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł **czystej** energii.

sieciowej i dodatkowej wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy z **odnawialnych** źródeł energii w celu **zaspokojenia popytu, w tym poprzez zintegrowane systemy energetyczne, magazynowanie i reagowanie na zapotrzebowanie. W drodze odstępstwa zapotrzebowanie na energię elektryczną z lądu może być pokrywane przez sieć elektroenergetyczną, jeżeli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.**

Poprawka 146

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie dopilnowują, aby organy zarządzające portami zapewniały we wszystkich portach morskich odpowiednią liczbę stacji ładowania, proporcjonalną do zapotrzebowania statków zasilanych akumulatorami. Do 1 stycznia 2025 r. we wszystkich portach morskich zostaje zainstalowany co najmniej jeden punkt ładowania o odpowiedniej mocy wyjściowej.

Poprawka 147

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Państwa członkowskie dopilnowują, aby organy zarządzające portami mogły korzystać z finansowania unijnego i krajowego w celu rozbudowy wymaganej infrastruktury. Organy zarządzające portami są również uprawnione do ubiegania się w krajowych

organach regulacyjnych o odstępstwa od dyrektywy 2019/944, aby umożliwić odzyskanie kosztów inwestycyjnych związanych z niezbędnym zwiększeniem przepustowości sieci i połączeń, rezerwą mocy i konwersją częstotliwości w portach za pośrednictwem taryfy energii elektrycznej.

Poprawka 148

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) do dnia 1 stycznia **2030** r. we wszystkich głównych portach śródlądowych sieci **kompleksowej** TEN-T oddano do użytku co najmniej **jedną instalację przeznaczoną do zasilania energią elektryczną z ładu statków żeglugi śródlądowej.**

Poprawka

b) do dnia 1 stycznia **2025** r. we wszystkich głównych portach śródlądowych sieci **bazowej** TEN-T oddano do użytku co najmniej **jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej odpowiedniej dla statków zasilanych akumulatorami; Państwa członkowskie zapewniają w portach odpowiednią liczbę stacji ładowania, proporcjonalną do zapotrzebowania statków zasilanych akumulatorami.**

Poprawka 149

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) zdolność przesyłowa i połączenia sieci, rezerwa mocy i konwersja częstotliwości w porcie jest wystarczająca.

Poprawka 150

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Cele dotyczące dostarczania LNG
w portach morskich

Poprawka

Cele dotyczące dostarczania LNG, **wodoru
i amoniaku** w portach morskich

Poprawka 151

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają, by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, **umożliwiając poruszanie się morskich statków po całej sieci bazowej TEN-T.** W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka

1. **Zgodnie z obowiązującymi przepisami państwa** członkowskie zapewniają, by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG **tylko tam, gdzie jest zapotrzebowanie, chyba że koszty są niewspółmierne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska.** W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka 152

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Państwa członkowskie zapewniają, by do dnia 1 stycznia 2030 r. w portach morskich, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania wodoru i amoniaku, umożliwiając poruszanie się morskich statków po całej Unii. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie.

Poprawka 153

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania LNG, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb **rynkowych** i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania LNG, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb **w zakresie uzupełniania paliwa** i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka 154

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie, które oferują dostęp do punktów tankowania wodoru i amoniaku, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb w zakresie uzupełniania paliwa i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka 155

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi **bazowej i kompleksowej sieci TEN-T** zagwarantowały zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju do:

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi zagwarantowały zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju do:

Poprawka 156

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Ustęp 1 nie ma zastosowania do krótkoterminowych stanowisk postojowych, takich jak stanowiska do odladzania, stanowiska postojowe w strefach wojskowych.

Poprawka 157

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. ***Najpóźniej*** od dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z ust. 1 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu jako energia odnawialna.

2. ***Najpóźniej*** do dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby energia elektryczna dostarczana zgodnie z ust. 1 pochodziła z sieci elektroenergetycznej lub była wytwarzana na miejscu jako energia odnawialna.

Poprawka 158

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie dopilnowują, aby organy zarządzające portami lotniczymi zapewniły we wszystkich portach lotniczych odpowiednią liczbę stacji ładowania elektrycznego lub innych zrównoważonych paliw alternatywnych dla służb obsługi naziemnej, a także punktów ładowania akumulatorów

elektrycznych do długotrwałego postoju, wymaganych zgodnie z art. 3, z możliwością ładowania inteligentnego i dwukierunkowego, oraz aby organy zarządzające portami lotniczymi we wszystkich portach lotniczych udzieliły zezwolenia na instalację dodatkowych stacji ładowania elektrycznego dla innych dostawców usług, takich jak firmy świadczące usługi logistyczne i dostawcze oraz wypożyczalnie pojazdów, w tym z możliwością szybkiego i bardzo szybkiego ładowania.

Poprawka 159

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie zapewniają, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi zagwarantowały dodatkowe zasilanie energią elektryczną ze źródeł odnawialnych lub innymi zrównoważonymi paliwami alternatywnymi wszystkich pojazdów naziemnych przemieszczających się w portach lotniczych.

Poprawka 160

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2030 r. państwa członkowskie dopilnowują, aby organy zarządzające wszystkimi portami lotniczymi zapewniły odpowiednią liczbę stacji ładowania elektrycznego i stacji uzupełniania paliwa dla służb zgodnie z ust. 2b niniejszego artykułu.

Poprawka 161

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2d. Jeżeli port lotniczy znajduje się na wyspie lub w regionie najbardziej oddalonym, gdzie nie ma możliwości uzyskania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy z odnawialnych źródeł energii w połączeniu m.in. z usługami magazynowania i reagowania na popyt, i nie jest podłączony do sieci elektroenergetycznej, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu wykonania podłączenia do sieci elektroenergetycznej, chyba że koszty są niewspółmierne do korzyści, w tym korzyści dla środowiska, w którym to przypadku obowiązek nie ma zastosowania.

Poprawka 162

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 12 a

Cele dotyczące infrastruktury przeznaczonej dla linii kolejowych

- 1. Państwa członkowskie zapewniają wystarczającą infrastrukturę umożliwiającą pełną elektryfikację linii kolejowych w całej Unii zgodnie z celami [rozporządzenia w sprawie TEN-T (art. 5)].**
- 2. W przypadku gdy elektryfikacja linii kolejowych nie jest możliwa, państwa członkowskie zapewniają wystarczającą infrastrukturę umożliwiającą stosowanie alternatywnych systemów napędowych,**

takich jak napęd wodorowy, na liniach niezelektryfikowanych.

3. Państwa członkowskie zapewniają pełne uwzględnienie zasady „efektywność energetyczna przede wszystkim” przy podejmowaniu decyzji dotyczących infrastruktury niezbędnej do spełnienia wymogów ust. 2.

4. Ustęp 1 nie ma zastosowania do sieci wydzielonych.

Poprawka 163

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Do dnia 1 stycznia 2024 r. każde państwo członkowskie, **wraz z organami regionalnymi, krajowymi i lokalnymi**, przygotowuje i przesyła Komisji projekt krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury, **mając na uwadze zapewnienie neutralności technologicznej tych technologii, co jest niezbędne do osiągnięcia neutralności klimatycznej. Krajowe ramy polityki opierają się na szczegółowych danych dotyczących udziałów w rynku i w ruchu, zwłaszcza w ruchu tranzytowym, i na monitorowaniu danych oraz zawierają szczegółowe prognozy rynkowe.**

Poprawka 164

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu

Poprawka

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu

do paliw alternatywnych *w sektorze transportu oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych*, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną;

do *infrastruktury* paliw alternatywnych, zwłaszcza dla pojazdów ciężarowych, lotnictwa i sektora morskiego, a także *studium wykonalności rozmieszczenia odpowiedniej infrastruktury*, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną oraz *mobilność i dostępność w regionach najbardziej oddalonych, w tym na kontynencie*;

Poprawka 165

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) wdrożenie zasad opłacalności i „efektywność energetyczna przede wszystkim” zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2012/27/UE we wszystkich stosownych decyzjach politycznych, planistycznych i inwestycyjnych; w szczególności państwa członkowskie biorą pod uwagę efektywność możliwą do osiągnięcia między innymi poprzez przestawienie się na inne paliwo, w tym efektywność energetyczną różnych technologii „od źródła do koła”, przesunięcie międzygałęziowe, większe wykorzystanie transportu publicznego, wzrost mobilności współdzielonej, optymalne rozmieszczenie infrastruktury ładowania i tankowania oraz optymalne wykorzystanie takiej infrastruktury;

Poprawka 166

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) krajowe cele ogólne i szczegółowe

b) krajowe cele ogólne i szczegółowe

na podstawie art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 i 12, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe krajowe cele ogólne;

na podstawie art. 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 i 12a, w odniesieniu do których w niniejszym rozporządzeniu określono obowiązkowe krajowe cele ogólne;

Poprawka 167

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) polityki i środki niezbędne do zapewnienia realizacji obowiązkowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w lit. b) i c) niniejszego ustępu;

Poprawka

d) polityki i środki niezbędne do zapewnienia realizacji obowiązkowych celów ogólnych i szczegółowych, o których mowa w lit. b) i c) niniejszego ustępu, **wraz z oceną wymaganych inwestycji**;

Poprawka 168

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ga) krajowe cele i środki służące promowaniu infrastruktury paliw alternatywnych: na obszarach miejskich dla mobilności pojazdów lekkich, dla których obowiązkowe wartości docelowe określono w art. 4 niniejszego rozporządzenia, oraz dla mobilności pojazdów lekkich i ciężarowych, dla których w niniejszym rozporządzeniu nie określono obowiązkowych wartości docelowych, w szczególności w odniesieniu do publicznie dostępnych punktów ładowania, takich jak te zainstalowane na parkingach i w strefach handlowych;

Poprawka 169

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy;

Poprawka

h) środki na rzecz utworzenia wystarczającej liczby ogólnodostępnych punktów ładowania o dużej mocy, **w celu zapewnienia mobilności zarówno pojazdów lekkich, jak i dla mobilności pojazdów ciężarowych, z zagwarantowaniem odpowiedniego zasięgu na obszarach gęsto zaludnionych;**

Poprawka 170

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) środki niezbędne do zapewnienia, aby rozwój i obsługa punktów ładowania, w tym rozmieszczenie geograficzne punktów dwukierunkowego ładowania, przyczyniały się do zwiększenia elastyczności systemu energetycznego i do zwiększenia udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym;

Poprawka

(i) środki niezbędne do zapewnienia, aby rozwój i obsługa punktów ładowania, w tym rozmieszczenie geograficzne punktów ładowania **inteligentnego i dwukierunkowego, umożliwiły pojazdom elektrycznym przyczynienie** się do zwiększenia elastyczności systemu energetycznego i do zwiększenia udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym, **z uwzględnieniem wszystkich typów punktów ładowania, zarówno publicznych, jak i prywatnych, na podstawie oceny przeprowadzonej zgodnie z art. 14 ust. 3;**

Poprawka 171

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera i a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ia) ocena obecnego stanu i przyszłego rozwoju zdolności przesyłowej oraz

środków mających na celu poprawę odporności sieci, w tym plan finansowy;

Poprawka 172

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) środki mające zapewnić, aby rozwój ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw, a także środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi, w szczególności transportu publicznego, był przystępny cenowo i dostępny dla wszystkich użytkowników;

Poprawka 173

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie;

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie **oraz ograniczenie czasu, jaki upływa od złożenia pierwszego wniosku do faktycznego wdrożenia, do maksymalnie 6 miesięcy, z należyтым uwzględnieniem konsultacji z zainteresowanymi stronami i procedur oceny oddziaływania na środowisko; tam, gdzie to możliwe, procedura składania wniosków powinna być w pełni cyfrowa;**

Poprawka 174

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ka) środki mające na celu zapewnienie, by ogólnodostępna infrastruktura paliw alternatywnych dostępna na poziomie krajowym uwzględniała gęstość zaludnienia i liczbę rejestracji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi określonymi w art. 2 na obszarze lokalnym na poziomie NUTS 3 zgodnie z najnowszą klasyfikacją NUTS;

Poprawka 175

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k b (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

kb) środki służące zapewnieniu, aby małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) mogły czerpać w pełni korzyści z budowy infrastruktury paliw alternatywnych, gdy odgrywają potrójną rolę: producentów, operatorów i użytkowników;

Poprawka 176

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera k c (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

kc) środki w celu wspierania społeczności korzystających z energii odnawialnej w rozmieszczaniu punktów ładowania, zwłaszcza na obszarach słabo zaludnionych;

Poprawka 177

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera l**

Tekst proponowany przez Komisję

l) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych, innej niż zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju, w szczególności infrastruktury tankowania wodoru i ładowania elektrycznego przeznaczonej dla samolotów;

Poprawka

l) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych, innej niż zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju, w szczególności infrastruktury tankowania wodoru **oraz innych zrównoważonych paliw odnawialnych** i ładowania elektrycznego przeznaczonej dla samolotów;

Poprawka 178

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera n

Tekst proponowany przez Komisję

n) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura LNG i zasilanie energią elektryczną z łądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności infrastruktury wodoru, **amoniaku** i energii elektrycznej;

Poprawka

n) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura LNG i zasilanie energią elektryczną z łądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności infrastruktury wodoru, **paliw opartych na wodorze** i energii elektrycznej;

Poprawka 179

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pa) mapowanie odpowiednich obszarów z myślą o zagospodarowaniu terenu i mocy ze źródeł odnawialnych z zapewnieniem wystarczającej mocy sieci i modelowanie przyszłego zapotrzebowania na ładowanie. Informacje te są podawane do wiadomości publicznej.

Poprawka 180

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pb) środki mające zagwarantować, że przyłączenie do sieci i moc uwzględniają liczbę stref ładowania, których można się spodziewać w przyszłości w związku z rosnącym udziałem floty pojazdów elektrycznych.

Poprawka 181

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pc) środki i inwestycje wspierające rozmieszczenie zdolności wytwórczych energii elektrycznej w ogóle oraz w szczególności tej ze źródeł odnawialnych w celu dostarczania energii elektrycznej do stacji ładowania oraz środki na rzecz produkcji wodoru i paliw opartych na wodrze dla stacji paliw, a także zdolności wytwórczych energii elektrycznej w portach lotniczych i morskich, w szczególności na wyspach;

Poprawka 182

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pd) kompleksowy plan inwestycyjny i plan finansowania określający inwestycje konieczne do osiągnięcia celów ustanowionych w krajowych ramach polityki, który powinien również obejmować właściwą infrastrukturę;

Poprawka 183

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p e (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

pe) plan rozmieszczenia przyłączy do sieci i mocy, w tym w zakresie energii elektrycznej z lądu w portach morskich.

Poprawka 184

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Bez uszczerbku dla ust. 1 i przed upływem określonego w nim terminu zaprasza się państwa członkowskie do przedłożenia wstępnych krajowych ram polityki w celu zapewnienia sprawnego i szybkiego rozwoju i rozmieszczenia infrastruktury. Jeżeli państwo członkowskie zdecyduje się przekazać wstępne krajowe ramy polityki, Komisja oceni wstępne krajowe ramy polityki i wyda zalecenia nie później niż sześć miesięcy po przekazaniu wstępnych krajowych ram polityki.

Poprawka 185

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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.

2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały **dysproporcje regionalne i** potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych.

Poprawka 186

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Państwa członkowskie zachęcają do inwestowania w zdolność i modernizację sieci dystrybucyjnych w celu utrzymania elektryfikacji mobilności, a zarazem promują integrację systemów i energii odnawialnej oraz efektywność energetyczną. W celu wspierania inwestorów w infrastrukturę ładowania i sieci, państwa członkowskie opracowują programy inwestycyjne w porozumieniu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami oraz z odpowiednimi operatorami systemów dystrybucyjnych i organem regulacyjnym, w których to programach uwzględnia się miejsca, gdzie poprawa zdolności przesyłowej jest najbardziej potrzebna w świetle rozwiniętej infrastruktury ładowania i jak ten rozwój jest dostosowany do sieci w sposób, który umożliwia osiągnięcie wielu celów dotyczących przede wszystkim efektywności energetycznej, integracji systemów energetycznych, inteligentnego charakteru, elastyczności, zwiększonego wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i bezpieczeństwa energetycznego.

Poprawka 187

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, **w stosownych przypadkach**, interesy **organów regionalnych i lokalnych**,

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, interesy **krajowe, regionalne i lokalne**, w szczególności gdy chodzi

w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron.

o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy *wszystkich* zainteresowanych stron.

Poprawka 188

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. *Państwa członkowskie oceniają, w kontekście krajowych ram polityki, sposób wdrożenia przepisów określonych w art. 5 przez operatorów punktów ładowania oraz przedstawiają sprawozdania w tej sprawie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie podejmują odpowiednie środki, aby dopilnować, by operatorzy punktów ładowania stosowali się do art. 5.*

Poprawka 189

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. *Państwa członkowskie uwzględniają w swoich ramach polityki dysproporcje regionalne oraz zwracają szczególną uwagę na regiony słabiej rozwinięte (na poziomie NUTS 2), zwłaszcza o regionalnym PKB (PPS na mieszkańca w % w UE-27) poniżej 50.*

Poprawka 190

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. *W razie konieczności państwa*

4. Państwa członkowskie

członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. W szczególności państwa członkowskie współpracują w zakresie strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury **na potrzeby transportu wodnego**. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.

Poprawka 191

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka 192

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych są zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.

współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. **Należy prowadzić aktywne konsultacje z koordynatorami europejskimi, zgodnie z art. 45 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.** W szczególności państwa członkowskie współpracują w zakresie strategii wykorzystania paliw alternatywnych i rozwoju odpowiedniej infrastruktury. Komisja wspiera państwa członkowskie w prowadzeniu tej współpracy.

Poprawka

4a. Komisja powinna przyjąć konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w UE oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych są **dostosowane do celów klimatycznych, aby uniknąć tworzenia aktywów osieroconych, i są** zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.

Poprawka 193

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

7. Komisja ocenia projekty krajowych ram polityki i może wydać zalecenia dla państwa członkowskiego nie później niż sześć miesięcy po przedłożeniu projektów krajowych ram polityki, o których mowa w ust. 1. Zalecenia te mogą dotyczyć w szczególności:

Poprawka

7. Komisja ocenia projekty krajowych ram polityki **w porozumieniu, w razie potrzeby, z właściwym koordynatorem TEN-T** i może wydać zalecenia dla państwa członkowskiego nie później niż sześć miesięcy po przedłożeniu projektów krajowych ram polityki, o których mowa w ust. 1. Zalecenia te mogą dotyczyć w szczególności:

Poprawka 194

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) poziomu ambicji celów ogólnych i szczegółowych pod kątem spełnienia zobowiązań określonych w art. 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 **i 12**;

Poprawka

a) poziomu ambicji celów ogólnych i szczegółowych pod kątem spełnienia zobowiązań określonych w art. 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12 i 12a**;

Poprawka 195

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) polityk i środków związanych z celami ogólnymi i szczegółowymi państw członkowskich.

Poprawka

b) polityk i środków związanych z celami ogólnymi i szczegółowymi państw członkowskich **oraz ich rozmieszczeniem geograficznym w regionach w państwie członkowskim.**

Poprawka 196

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki po raz pierwszy do dnia 1 stycznia **2027** r., a po tym terminie co dwa lata.

Poprawka 197

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca **2024** r., a następnie okresowo co **trzy** lata, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. Ocenę udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32

Poprawka

1. Każde państwo członkowskie przedkłada Komisji oddzielne sprawozdanie z postępów w sprawie wykonania swoich krajowych ram polityki po raz pierwszy do dnia 1 stycznia **2025** r., a po tym terminie co dwa lata.

Poprawka

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego, **we współpracy z operatorami systemów dystrybucyjnych**, ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca **[2024]** r., a następnie okresowo co **dwa** lata, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, **inteligentne, dwukierunkowe i o wszystkich poziomach mocy wyjściowej**, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. **Ocena obejmuje politykę cenową i inne aspekty istotne dla konsumentów zgodnie z art. 13 oraz** udostępnia się ją publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu

ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania *i ich sposobu działania zgodnie z przepisami art. 33 dyrektywy (UE) 2019/944 1a* oraz i uwzględniają je w *krajowych ramach polityki, o których mowa w art. 13 niniejszego rozporządzenia, oraz* w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1 *niniejszego artykułu*. Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944. *Operatorzy systemów przesyłowych i dystrybucyjnych zapewniają spójność między planowaniem infrastruktury ładowania a planowaniem odpowiedniej sieci pod względem mocy, która ma zostać zainstalowana, i lokalizacji stref ładowania.*

Poprawka 198

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Na podstawie informacji uzyskanych od operatorów systemów przesyłowych, *koncentratorów, dostawców usług w obszarze reakcji popytu* i operatorów systemów dystrybucyjnych organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia – najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co *dwa lata* – potencjalny wkład dwukierunkowego ładowania w *wyrównywanie szczytowych obciążeń sieci i* zwiększenie udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym. Ocenę udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie, *po zaangażowaniu wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron, w tym operatorów punktów ładowania i dostawców rozwiązań*, wprowadzają

w ust. 1.

odpowiednie środki w celu dostosowania dostępności rozmieszczenia punktów dwukierunkowego ładowania, zarówno w miejscach publicznych, jak i prywatnych, i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1.

Poprawka 199

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 200

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny sprawozdań z postępów na podstawie art. 14 ust. 1 w terminie **jednego roku** od złożenia krajowych sprawozdań z postępów przez państwa członkowskie. Ocena ta obejmuje ocenę:

Poprawka

Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny sprawozdań z postępów na podstawie art. 14 ust. 1 w terminie **sześciu miesięcy** od złożenia krajowych sprawozdań z postępów przez państwa członkowskie. Ocena ta obejmuje ocenę:

Poprawka 201

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) aspektów istotnych dla konsumentów zgodnie z art. 13 i 14;

Poprawka 202

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – litera b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) potrzeby dostosowania lub zmiany istniejących wiążących celów lub ustanowienia nowych celów ze względu na nieoczekiwany rozwój sytuacji lub innowacje technologiczne.

Poprawka 203

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – litera b c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bc) wykorzystanie i długoterminową efektywność ekonomiczną dostępnej infrastruktury oraz przewidywane przyszłe zapotrzebowanie na tę infrastrukturę;

Poprawka 204

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – litera bd) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bd) wpływ na emisję gazów cieplarnianych i modele transportu w wyniku wprowadzenia rozporządzenia;

Poprawka 205

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) infrastruktury zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych **sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T**;

Poprawka

c) infrastruktury do zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i śródlądowych;

Poprawka 206

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) infrastruktury zasilania energią elektryczną **samolotów podczas postoju** w portach lotniczych **sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T**;

Poprawka

d) infrastruktury zasilania energią elektryczną w portach lotniczych, **liczby punktów ładowania elektrycznego i tankowania wodoru przeznaczonych dla samolotów, a także punktów ładowania elektrycznego lub punktów tankowania innych zrównoważonych paliw alternatywnych dla pojazdów naziemnych**;

Poprawka 207

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) liczby punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka

e) liczby punktów tankowania LNG **i CNG** w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka 208

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – akapit 4 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) punktów tankowania i ładowania dla innych paliw alternatywnych w portach morskich i śródlądowych bazowej i **kompleksowej sieci TEN-T**;

Poprawka

h) punktów tankowania i ładowania dla innych paliw alternatywnych w **portach morskich** i śródlądowych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T;

Poprawka 209

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4 – litera i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) punktów tankowania i ładowania dla **innych** paliw alternatywnych w portach lotniczych **sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T**;

Poprawka

(i) punktów tankowania i ładowania dla **zrównoważonych** paliw alternatywnych w portach lotniczych;

Poprawka 210

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – akapit 4 – litera j

Tekst proponowany przez Komisję

j) punktów tankowania i ładowania dla transportu kolejowego.

Poprawka

j) punktów tankowania i ładowania dla transportu kolejowego i **publicznego**;

Poprawka 211

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) infrastrukturę paliw alternatywnych w regionach najbardziej oddalonych i na wyspach.

Poprawka 212

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Do dnia 28 lutego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co roku w tym samym terminie, państwa członkowskie zgłaszają Komisji całkowitą zagregowaną moc wyjściową ładowania, liczbę ogólnodostępnych punktów ładowania oraz liczbę zarejestrowanych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in znajdujących się na ich terytorium w dniu 31 grudnia poprzedniego roku zgodnie z wymogami określonymi w załączniku III.

Poprawka

1. Do dnia 28 lutego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, a następnie co roku w tym samym terminie, państwa członkowskie zgłaszają Komisji całkowitą zagregowaną moc wyjściową ładowania **w podziale na zwykłe, inteligentne i dwukierunkowe punkty ładowania**, liczbę ogólnodostępnych punktów ładowania oraz liczbę zarejestrowanych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in znajdujących się na ich terytorium w dniu 31 grudnia poprzedniego roku zgodnie z wymogami określonymi w załączniku III.

Poprawka 213

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia przez państwo członkowskie krajowych celów ogólnych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja **może przyjąć** stosowne ustalenie i zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia krajowych celów ogólnych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1. Środki naprawcze obejmują

Poprawka

2. W przypadku gdy ze sprawozdania, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, lub z jakichkolwiek informacji, którymi dysponuje Komisja, wynika wyraźnie, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia przez państwo członkowskie krajowych celów ogólnych, o których mowa w art. 3 ust. 1, Komisja **przyjmuje** stosowne ustalenie i zwrócić się do zainteresowanego państwa członkowskiego o podjęcie działań naprawczych w celu osiągnięcia krajowych celów ogólnych. W terminie trzech miesięcy od otrzymania ustaleń Komisji zainteresowane państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach naprawczych, jakie planuje wdrożyć, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1. Środki naprawcze obejmują

dotkliwe działania, które państwo członkowskie wdraża, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1, oraz przejrzysty harmonogram działań umożliwiające ocenę rocznych postępów w realizacji w tych celów. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji.

dotkliwe działania, które państwo członkowskie wdraża, aby spełnić cele określone w art. 3 ust. 1, oraz przejrzysty harmonogram działań umożliwiające ocenę rocznych postępów w realizacji w tych celów. W przypadku uznania przez Komisję, że przedmiotowe środki naprawcze są zadowalające, zainteresowane państwo członkowskie aktualizuje swoje ostatnie sprawozdanie z postępów, o którym mowa w art. 14, o te środki naprawcze i przedkłada je Komisji.

Poprawka 214

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Komisja należycie informuje Parlament Europejski o środkach podjętych zgodnie z ust. 2.

Poprawka 215

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Należy udostępnić informacje dotyczące teoretycznej maksymalnej mocy, jaką każdy pojazd elektryczny może przyjąć podczas ładowania. Informacje te muszą być dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium. W tym celu Komisja dokona przeglądu dyrektywy 1999/94/WE nie później niż rok po dacie wymienionej w art. 24 niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 216

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw w stosownych przypadkach w celach informacyjnych podaje się porównanie odpowiednich cen jednostkowych, w szczególności energii elektrycznej **i wodoru**, zgodnie ze wspólną metodyką porównywania cen jednostkowych paliw alternatywnych, o której mowa w załączniku II pkt 9.3.

Poprawka

3. W przypadku gdy na stacji paliw przedstawiane są ceny paliw w stosownych przypadkach w celach informacyjnych podaje się porównanie odpowiednich cen jednostkowych, w szczególności energii elektrycznej, **w postaci bieżącej ceny za kWh do ładowania, a w przypadku wodoru**, zgodnie ze wspólną metodyką porównywania cen jednostkowych paliw alternatywnych, o której mowa w załączniku II pkt 9.3.

Poprawka 217

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu. Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Poprawka

2. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu **i pojedynczy europejski punkt dostępu, zapewniając jednocześnie odpowiedni poziom bezpieczeństwa cybernetycznego i ochrony danych osobowych**. Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Poprawka 218

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – punkt (i)

Tekst proponowany przez Komisję

(i) położenie geograficzne punktu ładowania lub tankowania paliw;

Poprawka

(i) położenie geograficzne punktu ładowania lub tankowania paliw **oraz obiekty wokół punktu ładowania lub tankowania**;

Poprawka 219

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ia) liczba inteligentnych punktów ładowania, w tym punktów ładowania V1G i V2G;

Poprawka 220

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt iv a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iv a) dostępność dla pojazdów ciężkich, w tym ograniczenia dotyczące wysokości, długości i szerokości punktów ładowania i punktów tankowania paliw;

Poprawka 221

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – punkt ii**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) rodzaj złącza;

(ii) rodzaj złącza **lub informacja o możliwości zastosowania własnej technologii (BYOT)**;

Poprawka 222

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) status operacyjny
(sprawny/niesprawny);

Poprawka

(i) status operacyjny
(sprawny/niesprawny), **wskaźnik statusu operacyjnego i czynności konserwacyjne;**

Poprawka 223

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) dostępność (w użytku/nieużywany);

Poprawka

(ii) dostępność (w użytku/nieużywany),
wskaźnik dostępności w danym przedziale czasu (dzień/godziny);

Poprawka 224

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

(iii) cenę ad hoc.

Poprawka

(iii) cenę ad hoc **i wszelkie ewentualne opłaty dodatkowe,**

Poprawka 225

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiia) możliwość ładowania dwukierunkowego (tak/nie);

Poprawka 226

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iib) udział energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i, w stosownych przypadkach, zawartość emisji gazów cieplarnianych w energii elektrycznej dostarczanej w punktach ładowania.

Poprawka 227

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiic) w stosownych przypadkach limit czasu parkowania oraz, również w stosownych przypadkach, cenę za parkowanie,

Poprawka 228

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiid) opcje płatności;

Poprawka 229

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iiie) dostępność systemu rezerwacji.

Poprawka 230

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

Dane dynamiczne określone w lit. c) akapitu pierwszego niniejszego ustępu powinny być udostępniane dokładnie i w czasie rzeczywistym w odstępach czasu nie dłuższych niż jedna godzina, wraz z prognozami, jeżeli są one dostępne.

Poprawka 231

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷.

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷, ***jak również w systemie europejskich punktów dostępu, oraz dbają o publiczne udostępnienie informacji do wykorzystania przez innych uczestników rynku i dostawców usług, z należyтым poszanowaniem wymogów ochrony danych. Państwa członkowskie zapewniają, aby operatorzy ogólnodostępnych punktów lądowania przekazywali dane, w szczególności dane dotyczące cen, krajowym organom regulacyjnym i organowi ds. przejrzystości rynku.***

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 232

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie zapewniają wysoki poziom cyberbezpieczeństwa, ochrony i bezpieczeństwa danych, w szczególności w procesach uwierzytelniania, rozliczeń i płatności, w całym łańcuchu dostaw i w odniesieniu do operatora infrastruktury, poprzez wdrażanie i egzekwowanie odpowiednich przepisów europejskich, takich jak przepisy dotyczące ochrony danych osobowych i cyberbezpieczeństwa.

Poprawka 233

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Państwa członkowskie zapewniają, aby transportowa infrastruktura ładowania spełniała wymogi dotyczące cyberbezpieczeństwa, w tym dodatkowe obowiązki w dziedzinie sprawozdawczości i bezpieczeństwa, zgodnie z [dyrektywą w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, uchylającej dyrektywę (UE) 2016/1148]^{1a}

^{1a} **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148, COM(2020) 823 final**

Poprawka 234

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 4 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) ustanowienia pojedynczego punktu dostępu do 2024 r.

Poprawka 235

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 7 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) zmiany załącznika II poprzez aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku.

b) zmiany załącznika II poprzez aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku, **sześć miesięcy po ich przyjęciu pod względem technicznym.**

Poprawka 236

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art 18 i 19, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia, o którym mowa w art. 24. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. **Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art 18 i 19, powierza się Komisji na czas pięciu lat od dnia, o którym mowa w art. 24. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat.

Poprawka 237

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten **jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia** (UE) nr 182/2011.

Poprawka

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten **składa się z szerokiego grona zainteresowanych stron, w tym organizacji społeczeństwa obywatelskiego i konsumentów, oraz przedstawicieli państw członkowskich zgodnie z rozporządzeniem** (UE) nr 182/2011.

Poprawka 238

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Komisja monitoruje postępy we wdrażaniu rozporządzenia. Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia, **ze zwróceniem szczególnej uwagi na adekwatność celów i wymogów infrastrukturalnych określonych w niniejszym rozporządzeniu.**

Poprawka 239

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W tym celu Komisja ocenia, czy wymagane są nowe cele dla infrastruktury paliw odnawialnych dla statków i samolotów, a także dla innych paliw gazowych stosowanych w żegludze, biorąc również pod uwagę zrównoważone możliwości techniczne, środowiskowe i ekonomiczne, aktualne potrzeby rynku i najnowsze osiągnięcia.

Poprawka 240

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Jeżeli Komisja stwierdzi, że jeden lub więcej przepisów nie jest już odpowiedni, na przykład ze względu na pojawienie się nowych technologii, przedstawi wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia, ustanawiając alternatywne cele w zakresie rozwoju infrastruktury, proporcjonalne do upowszechniania się nowych, neutralnych dla klimatu paliw alternatywnych.

Poprawka 241

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Komisja w razie konieczności dokonuje przeglądu celów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu dla infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów lekkich i ciężarowych, aby dostosować te cele do nowych wymogów ustanowionych w zaktualizowanych rozporządzeniach określających normy emisji CO₂ dla pojazdów lekkich i ciężarowych.

Poprawka 242

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – ustęp 1 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Na poparcie tego przeglądu Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i

Radzie, 2 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, sprawozdanie dotyczące gotowości technologicznej kluczowych nisko- i bezemisyjnych układów napędowych, paliw i związanej z nimi infrastruktury.

Poprawka 243

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 1 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja w ramach swojej oceny rozważa możliwe zmiany niniejszego rozporządzenia pod względem uproszczenia przepisów. Komisja i właściwe organy w państwach członkowskich stale dostosowują się do najlepszych praktyk administracyjnych i podejmują wszelkie środki w celu uproszczenia egzekwowania niniejszego rozporządzenia i ograniczenia do minimum obciążeń administracyjnych.

Poprawka 244

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 1 f (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Do dnia 1 stycznia 2026 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wyników oceny funkcjonowania niniejszego rozporządzenia, z naciskiem na wpływ niniejszego rozporządzenia na funkcjonowanie rynku wewnętrznego, konkurencyjność dotkniętych sektorów i wielkość ucieczki emisji.

Poprawka 245

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) cele na dzień 31 grudnia lat 2025, 2030 i 2035 w odniesieniu do:

b) cele na dzień 31 grudnia lat 2025, **2027**, 2030 i 2035 w odniesieniu do:

Poprawka 246

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich **bazowej i kompleksowej sieci TEN-T**, w tym dokładnej lokalizacji (port) i przepustowości każdej z instalacji w porcie;

– zasilania energią elektryczną z lądu, **ładowania elektrycznego i tankowania wodoru** w portach morskich, w tym **mocy sieci**, dokładnej lokalizacji (port) i przepustowości każdej z instalacji w porcie;

Poprawka 247

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– **zasilania energią elektryczną** z lądu w portach śródlądowych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym lokalizacji (port) i przepustowości;

– **energii elektrycznej** z lądu, **ładowania elektrycznego i tankowania wodoru** w portach śródlądowych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym lokalizacji (port) i przepustowości;

Poprawka 248

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– zasilania energią elektryczną

– zasilania energią elektryczną

samolotów podczas postoju: liczba instalacji w poszczególnych portach lotniczych *bazowej i kompleksowej sieci TEN-T*;

samolotów podczas postoju: *punkty ładowania elektrycznego lub punktów tankowania innych zrównoważonych paliw alternatywnych dla pojazdów naziemnych*, liczba instalacji w poszczególnych portach lotniczych;

Poprawka 249

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 11 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *informacje o stacjach ładowania w tiret 1-4 powinny być przedstawione w podziale na możliwość ładowania normalnego, inteligentnego i dwukierunkowego.*

Poprawka 250

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. wskaźnik wykorzystania:
w odniesieniu do kategorii ujętych w pkt 1 lit. b) zgłasza się wykorzystanie tej infrastruktury;

2. wskaźnik wykorzystania:
w odniesieniu do kategorii ujętych w pkt 1 lit. b) zgłasza się wykorzystanie tej infrastruktury *oraz oczekiwane przyszłe zapotrzebowanie na nią*;

Poprawka 251

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – akapit 1 – punkt 3 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– wskaźnik osiągnięcia celów w zakresie rozmieszczenia infrastruktury, o których mowa w pkt 1 lit. b), dla wszystkich rodzajów transportu, w szczególności w zakresie stacji

– wskaźnik osiągnięcia celów w zakresie rozmieszczenia infrastruktury, o których mowa w pkt 1 lit. b), dla wszystkich rodzajów transportu, w szczególności w zakresie stacji

ładowania elektrycznego, systemu dróg elektrycznych (w stosownych przypadkach), stacji tankowania wodoru, zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i w portach śródlądowych, bunkrowania LNG w portach morskich sieci bazowej TEN-T, innej infrastruktury paliw alternatywnych w portach, zasilania energią elektryczną *samolotów podczas postoju*, a także punktów tankowania wodoru *i punktów ładowania elektrycznego pociągów*;

ładowania elektrycznego, systemu dróg elektrycznych (w stosownych przypadkach), stacji tankowania wodoru, zasilania energią elektryczną z lądu w portach morskich i w portach śródlądowych, bunkrowania LNG w portach morskich sieci bazowej TEN-T, innej infrastruktury paliw alternatywnych w portach, zasilania energią elektryczną, *ładowania elektrycznego i tankowania wodoru w portach lotniczych*, a także *punktów ładowania elektrycznego i punktów tankowania wodoru pociągów i gniazd domowych do ładowania rowerów o napędzie elektrycznym*;

Poprawka 252

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 3 – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję

– rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich;

Poprawka

– rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich *i multimodalnych węzłach transportowych*;

Poprawka 253

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik I – akapit 1 – punkt 5 – tiret 1 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– *środki mające zapewnić, aby rozwój ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania, a także środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi, w szczególności transportu publicznego, był przystępny cenowo i dostępny dla odbiorców wrażliwych oraz odbiorców zagrożonych ubóstwem energetycznym lub dotkniętych ubóstwem energetycznym*;

Poprawka 254

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – akapit 1 – punkt 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. wyjaśnienie, w jaki sposób w jak największym stopniu uwzględniono zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” w prognozach upowszechnienia pojazdów, w ustalaniu celów, szacowaniu wskaźników wykorzystania, opracowywaniu i wdrażaniu środków z zakresu polityki wspierających krajowe ramy polityki i związane z nimi inwestycje publiczne.

Poprawka 255

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część 1 – punkt 1.1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1,1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych: punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017.

1,1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych: punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017 **oraz w jedno gniazdo domowe do ładowania rowerów o napędzie elektrycznym.**

Poprawka 256

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część 4 – punkt 4.1

Tekst proponowany przez Komisję

4.1. Zasilanie statków morskich energią elektryczną z łądu, w tym projekt, instalacja i próby systemów, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi normy IEC/ISO/IEEE 80005-1:2019 dotyczącymi, odpowiednio, wysoko- i niskonapięciowego zasilania z łądu.

Poprawka

4.1. Zasilanie statków morskich energią elektryczną z łądu, w tym projekt, instalacja i próby systemów, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi normy IEC/ISO/IEEE 80005-1:2019 dotyczącymi, odpowiednio, wysoko- i niskonapięciowego zasilania z łądu.
Statki powinny przewidzieć te normy i dostosować się do nich podczas planowania i inwestowania w zasilanie energią elektryczną z łądu na pokładzie, w tym z uwzględnieniem napięcia, częstotliwości elektrycznej i w razie potrzeby pokładowego transformatora step-down, unikając przy tym niezgodności.

Poprawka 257

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część 4 – punkt 4.2**

Tekst proponowany przez Komisję

4.2. Zasilanie statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z łądu musi być zgodne z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/1745.

Poprawka

4.2. Zasilanie statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z łądu musi być zgodne z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/1745 ***oraz ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normie IEC/IEEE PAS 80005-3:2014(E).***

Poprawka 258

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część 4 – punkt 4.5**

Tekst proponowany przez Komisję

4.5. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsu komunikacyjnego port-sieć w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z łądu oraz w systemach

Poprawka

4.5. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsu komunikacyjnego port-sieć w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z łądu oraz w systemach

ładowania akumulatorów statków morskich.

ładowania akumulatorów statków morskich *wraz ze specyfikacjami technicznymi dla instalowanego na statkach zasilania energią elektryczną z lądu, z uwzględnieniem standaryzacji częstotliwości i napięcia, w stosownych przypadkach.*

Poprawka 259

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część 4 – punkt 4.7 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4.7a. Specyfikacje techniczne dla rozmieszczenia wtyczek i systemów zarządzania okablowaniem (w tym długość i umiejscowienie) na pokładach statków, w stosownych przypadkach.

Poprawka 260

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część 9 – punkt 9.3**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wspólna metodyka porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych ustanowiona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/732.

Aktualna cena za kWh za ładowanie energią elektryczną.

Poprawka 261

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 3 – tiret 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- liczbę stacji niedziałających w **50%** dni dostępnych w danym roku.

- liczbę stacji niedziałających w **98%** dni dostępnych w danym roku.

Poprawka 262

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik III – punkt 3 – tiret 4 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- *liczbę punktów ładowania dwukierunkowego dla każdej z kategorii określonych w pkt 2.*

**ZAŁĄCZNIK: WYKAZ PODMIOTÓW LUB OSÓB
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI OTRZYMAŁA UWAGI**

Poniższy wykaz opracowano na zasadzie pełnej dobrowolności, na wyłączną odpowiedzialność sprawozdawcy. Przy sporządzaniu sprawozdania, do czasu przyjęcia go w komisji, sprawozdawca otrzymał informacje od następujących podmiotów lub osób:

Podmiot lub osoba
ACEA
Airlines for Europe
BEUC - European Consumer Organisation
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Clean Air Task Force
Clean Trucking Alliance
Corporate Europe Observatory CEO
E.DSO
Electrification Alliance
ECI - European Copper Institute
EDF- Environmental Defense Fund
Enel
EnBW
Eurogas
European Biogas Association
European Commission: DG TRAN, DG ENER, DG ENVI
European Climate Foundation
European Community's Ship-owners Association ECSO
European Cyclists' Federation ECF
European Seaports Association
ePure
Food & Water Action Europe
Friends of the Earth Europe
Global Witness
Greenpeace
Hitachi ABB powergrids
Hydrogen Europe
Iberdrola
Land Baden-Württemberg
MasterCard
Negative Emission Platform
Nel ASA
Orsted
SAFRAN
SmartEn
T&E Transport and Environment
TransnetBW GmbH
UNIFE - The European Rail Industry
VDR German Shipowners' Association
Vzbv - Verbraucherzentrale Bundesverband
World Shipping Council

PROCEDURA – KOMISJA OPINIODAWCZA

Tytuł	Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych i uchylene dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE
Bibliografia	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na sesji plenarnej	TRAN 13.9.2021
Opinię sporządził Data ogłoszenia na sesji plenarnej	ITRE 13.9.2021
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Wyznaczona data	Michael Bloss 30.9.2021
Debata w komisji	26.1.2022
Data przyjęcia	20.4.2022
Wynik głosowania końcowego	+ : 59 - : 9 0 : 8
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

9	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias

8	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Georg Mayer, Isabella Tovaglieri

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

2.5.2022

OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO

dla Komisji Transportu i Turystyki

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE
(COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Bronis Ropè

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Stoimy w obliczu zagrożenia klimatycznego, które nie zna granic i oddziałuje różnorodnie na każdy region UE, niezależnie od tego, czy występują powodzie, pożary, susze czy inne ekstremalne warunki pogodowe, zatem aby osiągnąć cele określone w paryskim porozumieniu klimatycznym, wszystkie sektory muszą dokonać pilnych przekształceń. Emisje należy znacznie ograniczyć w bieżącej dekadzie, a jeżeli obecne działania będą niewystarczające, późniejsze nadrobienie deficytu może okazać się niemożliwe. Jednym z najtrudniejszych elementów jest sektor transportu wraz z przemysłem motoryzacyjnym, który chcemy przekierować ku przesunięciu międzygałęziowemu, m.in. poprzez mobilność współdzieloną, lepszy transport publiczny i aktywność mobilną, obejmującą jazdę na rowerze i transport pieszy.

W tym celu wniosek Komisji to dobry początek, jeśli chodzi o wyznaczenie wiążących celów w zakresie rozwoju ogólnodostępnych stacji ładowania dla pojazdów lekkich i ciężkich. Sprawozdawca proponuje jednak dalsze zwiększenie tych celów i zapewnienie, że już w 2025 roku będzie można podróżować pojazdami elektrycznymi po całym kontynencie.

Z perspektywy regionalnej ważne jest, aby nasi obywatele mogli jeździć swoimi samochodami elektrycznymi od północy Szwecji i Finlandii po południe Grecji i Hiszpanii, także z uwzględnieniem różnych sytuacji wyjściowych w państwach członkowskich i ich regionach. W przypadku proponowanych celów opartych na promieniu należy uwzględnić z jednej strony szczególną sytuację obszarów miejskich, a z drugiej obszarów słabo zaludnionych i oddalonych. Należy również zwrócić szczególną uwagę na osoby z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się przy dostępie do stacji ładowania.

Aby zagwarantować, że szybka transformacja w kierunku elektromobilności odbędzie się w sposób zrównoważony, Unia powinna przyjąć czołową rolę na świecie w obszarze zrównoważonych produktów, technologii, usług i innowacji, w szczególności tych dotyczących społecznie sprawiedliwego, odpowiedzialnego środowiskowo, zrównoważonego

i etycznie odpowiedzialnego łańcucha wartości akumulatorów opartego na gospodarce o obiegu zamkniętym. W związku z tym ważne jest, aby nowa polityka spójności z Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego i Funduszem Spójności mogła wspierać inwestycje w badania, innowacje i wdrażanie, w szczególności w słabiej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach.

Transformacja systemu transportowego musi zatem iść w parze z innymi strategiami politycznymi Unii, jednocześnie zapewniając przystępne cenowo rozwiązania transportowe dla każdego. Sprawozdawca dąży do tego, by przejście na zrównoważone rozwiązania transportowe, a zwłaszcza na elektromobilność, było jak najłatwiejsze dla obywateli i ostatecznie chroniło ich przed wysokimi cenami, które mogłyby wystąpić.

POPRAWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁴³ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁴⁴ wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania celów i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania celów i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi.

Poprawka

(1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁴³ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy⁴⁴ wskazano na nierówny rozwój infrastruktury ładowania i tankowania w całej Unii **i w państwach członkowskich** oraz na brak interoperacyjności i łatwości w obsłudze. Zauważa się, że brak jasnej wspólnej metodyki ustalania celów i przyjmowania środków na podstawie krajowych ram polityki, zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/94/UE, doprowadził do sytuacji, w której poziom ambicji w zakresie ustalania celów i wspierania polityk różni się znacznie między państwami członkowskimi **i ich regionami. Ważne jest, aby nie pominąć żadnego regionu ani terytorium UE, a dysproporcje regionalne w rozwoju**

***infrastruktury paliw alternatywnych
muszą zostać należycie uwzględnione.***

⁴³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

⁴³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już cele dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE⁴⁵ ustanowiono jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 14 %.

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla

Poprawka

(2) W różnych instrumentach prawa Unii ustanowiono już cele dotyczące paliw odnawialnych. Na przykład w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE⁴⁵ ustanowiono jako cel, by udział paliw odnawialnych w rynku paliw transportowych wynosił 14 %, **w tym cel 3,5 % dla zaawansowanych biopaliw.**

⁴⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

Poprawka

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴⁶ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁴⁷ ustanowiono już normy emisji CO₂ dla

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

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w lotnictwie i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak

nowych samochodów osobowych oraz dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, a także dla określonych pojazdów ciężkich. Instrumenty te powinny przyspieszyć upowszechnianie w szczególności pojazdów bezemisyjnych i tym samym stworzyć popyt na infrastrukturę ładowania i tankowania paliw ***we wszystkich państwach członkowskich i regionach UE.***

⁴⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

Poprawka

(4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation⁴⁸ i FuelEU Maritime⁴⁹ powinny przyczynić się do zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw alternatywnych w lotnictwie i transporcie morskim. Spełnianie wymogów w zakresie wykorzystywania zrównoważonych paliw lotniczych może w dużej mierze opierać się na istniejącej infrastrukturze tankowania paliw, konieczne są jednak

inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju. W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach sieci TEN-T odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów.

inwestycje zapewniające zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju **i ładowanie pojazdów naziemnych, ale także ładowanie i tankowanie samolotów, gdy pojawią się technologie bezemisyjne dla lotnictwa, takie jak samoloty elektryczne oparte na odnawialnych źródłach energii i samoloty napędzane wodorem.** W inicjatywie FuelEU Maritime określono wymogi dotyczące w szczególności wykorzystania energii elektrycznej z lądu, które mogą być spełnione tylko w przypadku wdrożenia w portach sieci TEN-T odpowiedniego poziomu zasilania energią elektryczną z lądu. **Wraz z rozwojem technologii produkcji statków napędzanych odnawialnym wodorem i amoniakiem konieczna będzie powiązana infrastruktura tankowania paliw.** Inicjatywy te nie zawierają jednak żadnych przepisów dotyczących wymaganej infrastruktury paliw, które stanowią warunek wstępny osiągnięcia celów. **Ponadto należy rozwinąć infrastrukturę bunkrowania paliw odnawialnych dla statków we wszystkich portach Europy, aby przyspieszyć dekarbonizację statków.**

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Aby zadbać o spójne ramy prawne stosowania i wdrażania paliw alternatywnych, należy dostosować niniejsze rozporządzenie do inicjatyw ReFuelEU Aviation i FuelEU Maritime, przeglądu rozporządzenia w sprawie norm

emisji CO2 dla nowych samochodów osobowych i pojazdów lekkich, rozporządzenia w sprawie norm emisji CO2 dla pojazdów ciężkich oraz nadchodzących przeglądów tego rozporządzenia, jak również do przeglądu dyrektywy 2003/96/WE (dyrektywa w sprawie opodatkowania energii).

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym dokumencie, który powinien uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych. Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu. W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz pojazdów **hybrydowych** typu plug-in. Pojazdy drogowe zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi są również dostępne na rynkach. Ponadto obecnie wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie akumulatorowym, a także pociągi zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi. Sektory lotnictwa i transportu wodnego **natomiast** są nadal zależne od paliw ciekłych i gazowych, gdyż **oczekuje się wejścia na rynek rozwiązań** w zakresie bezemisyjnych i niskoemisyjnych mechanizmów napędowych **dopiero około 2030 r.**, a **w szczególności** w przypadku sektora lotnictwa – jeszcze **później**, gdyż pełna komercjalizacja wymaga czasu. **Stosowanie** gazowych lub ciekłych paliw

Poprawka

(5) Należy zatem poświęcić uwagę wszystkim rodzajom transportu w jednym dokumencie, który powinien uwzględniać szereg różnych paliw alternatywnych, **zwiększenie ich udziału w rynku i w szczególności ich przystępność cenową**. Stosowanie bezemisyjnych technologii mechanizmów napędowych znajduje się na różnych etapach rozwoju w przypadku poszczególnych rodzajów transportu **oraz w różnych państwach członkowskich i regionach**. W szczególności w sektorze transportu drogowego ma miejsce szybkie upowszechnianie pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym oraz **hybrydowych samochodów osobowych i lekkich** pojazdów **użytkowych** typu plug-in. Pojazdy drogowe zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi są również dostępne na rynkach, **choć w mniejszym stopniu**. Ponadto obecnie wdraża się w ramach różnych projektów oraz pierwszych operacji komercyjnych mniejsze statki napędzane wodorem i statki elektryczne o napędzie akumulatorowym, a także pociągi zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi. **Natomiast** sektory lotnictwa i transportu wodnego, **a także ciężkiego transportu drogowego**, są nadal zależne od paliw ciekłych i gazowych, gdyż **rozwiązania** w zakresie

kopalnych **jest** możliwe tylko **wtedy**, gdy jest ono wyraźnie osadzone w ramach ścieżki obniżenia emisyjności zgodnej z długoterminowym celem neutralności klimatycznej w Unii, która wymaga zwiększenia ich mieszania z paliwami odnawialnymi lub zastępowania paliwami odnawialnymi, takimi jak biometan, zaawansowane biopaliwa lub odnawialne i niskoemisyjne syntetyczne paliwa gazowe i ciekłe.

bezemisyjnych i niskoemisyjnych mechanizmów napędowych **wchodzą na rynek powoli**, a w przypadku sektora lotnictwa – jeszcze **wolniej**, gdyż pełna komercjalizacja wymaga czasu. **Unia powinna zwiększyć wysiłki na rzecz wycofania** gazowych lub ciekłych paliw kopalnych **i promować odnawialne alternatywy, a stosowanie paliw kopalnych powinno być** możliwe tylko **wówczas**, gdy jest ono wyraźnie osadzone w ramach **jasnej ścieżki 100%-owego** obniżenia emisyjności zgodnej z długoterminowym celem neutralności klimatycznej w Unii **najpóźniej do 2050 r.**, która wymaga zwiększenia ich mieszania z paliwami odnawialnymi lub zastępowania paliwami odnawialnymi, takimi jak biometan, zaawansowane biopaliwa lub odnawialne i niskoemisyjne syntetyczne paliwa gazowe i ciekłe.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) W związku z tym należy utrzymać ogólną zasadę neutralności technologicznej oraz promować i chronić na szczeblu unijnym i krajowym konkurencję na rynku między różnymi technologiami alternatywnymi, zapewniając tym samym najlepsze rozwiązania technologiczne i przystępne ceny. Na szczeblu unijnym i krajowym należy ustanowić cele końcowe i pośrednie, w zależności od rozwoju rynku różnych technologii, z uwzględnieniem różnych sytuacji wyjściowych państw członkowskich i regionów UE.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) **Takie** biopaliwa i paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać z **różnych surowców** i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. Z technicznego punktu widzenia **mogą one** być, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. Odnawialny metanol można również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Paliwa syntetyczne i parafinowe mają potencjał zmniejszenia udziału źródeł energii pochodzących z paliw kopalnych w zaopatrzeniu transportu w energię. Wszystkie te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury **lub, w stosownych przypadkach, w ramach infrastruktury tego samego rodzaju.**

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) **W celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych takie** biopaliwa i paliwa syntetyczne, zastępujące olej napędowy, benzynę i paliwa lotnicze, można otrzymywać **ze źródeł odnawialnych** i mieszać je z paliwami kopalnymi w bardzo wysokich proporcjach. **Ma to istotne znaczenie dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, zwłaszcza w sektorach transportu lotniczego i morskiego.** Z technicznego punktu widzenia **paliwa te mogą** być, z niewielkimi dostosowaniami, stosowane w ramach obecnej techniki motoryzacyjnej. **Bio-LNG można stosować w transporcie ciężkim, zarówno drogowym, jak i morskim, tylko w okresie przejściowym, biorąc pod uwagę rynek krajowy, dane dotyczące udziału w ruchu drogowym oraz prognozy rynkowe.** Odnawialny metanol można również wykorzystywać w żegludze śródlądowej i w żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Paliwa syntetyczne i parafinowe mają potencjał zmniejszenia udziału źródeł energii pochodzących z paliw kopalnych w zaopatrzeniu transportu w energię. Wszystkie te paliwa mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane w ramach istniejącej infrastruktury, **jak również poprzez rozwijanie i wdrażanie takiej infrastruktury.**

Poprawka

(6a) Wszystkie przyszłe działania w tej dziedzinie powinny opierać się na

kompleksowych ocenach oddziaływania oraz uwzględniać wszystkie skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) **Prawdopodobne** jest, że LNG będzie nadal odgrywać rolę w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030. Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków. W przeciwieństwie do transportu morskiego w przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie występują zazwyczaj mniejsze statki i krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, powinny wejść na rynek szybciej. Oczekuje się, że LNG nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem) lub zastępowanie ich wymienionymi paliwami. Te paliwa o obniżonej emisyjności można stosować w ramach tej samej infrastruktury, co gazowe paliwa kopalne, umożliwiając w ten sposób stopniowe przechodzenie na paliwa o obniżonej emisyjności.

Poprawka

(7) **Długotrwale stosowanie skroplonego gazu ziemnego (LNG) jest niezgodne z unijnym celem neutralności klimatycznej. W związku z tym należy jak najszybciej wycofać LNG w transporcie morskim i zastąpić go bardziej zrównoważonymi alternatywami. W perspektywie krótkoterminowej jest jednak prawdopodobne, że LNG będzie odgrywać rolę przejściową** w transporcie morskim, gdzie nie ma obecnie dostępnej ekonomicznie opłacalnej bezemisyjnej technologii mechanizmów napędowych. W Komunikacie w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wskazuje się, że bezemisyjne statki morskie będą gotowe do wprowadzenia na rynek do roku 2030. Konwersja floty powinna odbywać się stopniowo ze względu na długi cykl życia statków. W przeciwieństwie do transportu morskiego w przypadku śródlądowych dróg wodnych, gdzie występują zazwyczaj mniejsze statki i krótsze dystanse, technologie bezemisyjnych mechanizmów napędowych, takich jak wodór i energia elektryczna, powinny wejść na rynek szybciej. Oczekuje się, że LNG nie będzie już odgrywać istotnej roli w tym sektorze. Należy w coraz większym stopniu obniżać emisyjność paliw transportowych, takich jak LNG, na przykład poprzez mieszanie ze skroplonym biometanem lub z odnawialnymi i niskoemisyjnymi syntetycznymi e-paliwami gazowymi (e-gazem) lub zastępowanie ich wymienionymi paliwami. Te paliwa

o obniżonej emisyjności można stosować w ramach tej samej infrastruktury, co gazowe paliwa kopalne, umożliwiając w ten sposób stopniowe przechodzenie na paliwa o obniżonej emisyjności.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) W sektorze ciężkiego transportu drogowego samochody ciężarowe napędzane LNG są już w pełni rozwinięte. Z jednej strony wspólne scenariusze, stanowiące podstawę kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz Planu w zakresie celów klimatycznych, a także zmienione scenariusze modelowania w ramach pakietu „Gotowi na 55” sugerują pewną ograniczoną rolę paliw gazowych, które będą w coraz większym stopniu dekarbonizowane w ciężkim transporcie drogowym, zwłaszcza w segmencie transportu długodystansowego. Ponadto oczekuje się, że pojazdy napędzane LPG i CNG, dla których istnieje już w Unii wystarczająca infrastruktura, będą stopniowo zastępowane bezemisyjnymi układami napędowymi, uznaje się zatem że, w celu wypełnienia pozostałych luk w głównych sieciach, potrzebna jest jedynie ograniczona ukierunkowana polityka na rzecz wdrażania infrastruktury LNG, w ramach której można również dostarczać paliwa zdekarbonizowane.

Poprawka

(8) W sektorze ciężkiego transportu drogowego samochody ciężarowe napędzane LNG są już w pełni rozwinięte. Z jednej strony wspólne scenariusze, stanowiące podstawę kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz Planu w zakresie celów klimatycznych, a także zmienione scenariusze modelowania w ramach pakietu „Gotowi na 55” sugerują pewną ograniczoną rolę paliw gazowych, które będą w coraz większym stopniu dekarbonizowane w ciężkim transporcie drogowym, zwłaszcza w segmencie transportu długodystansowego. Ponadto oczekuje się, że pojazdy napędzane LPG i ***sprężonym gazem ziemnym (CNG)***, dla których istnieje już w Unii wystarczająca infrastruktura, będą stopniowo zastępowane bezemisyjnymi układami napędowymi, uznaje się zatem że, w celu wypełnienia pozostałych luk w głównych sieciach, ***biorąc pod uwagę rynek krajowy, dane dotyczące udziału w ruchu drogowym i prognozy rynkowe***, potrzebna jest jedynie ograniczona ukierunkowana polityka na rzecz wdrażania infrastruktury LNG, w ramach której można również dostarczać paliwa zdekarbonizowane. ***Jako że rynek dla zdekarbonizowanych pojazdów ciężkich nadal się rozwija, należy zachęcać do stosowania różnych technologii alternatywnych, w tym w drodze planowania i dostosowania infrastruktury, z uwzględnieniem***

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych *w Unii* jest **nierównomierny. Dalszy nierównomierny rozwój zagroziłby upowszechnieniu** takich pojazdów, **co ograniczyłoby połączenia** w całej Unii. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym nie stworzą długoterminowej pewności koniecznej dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.

Poprawka

(9) Rozwój ogólnodostępnej infrastruktury ładowania lekkich pojazdów elektrycznych jest **prowadzony nierównomiernie między państwami członkowskimi oraz między regionami. Jeśli dystrybucja będzie nadal nierównomierna, zagrozi to rozpowszechnieniu** takich pojazdów, **także na obszarach słabo zaludnionych i oddalonych, a tym samym pogłębi dysproporcje terytorialne, ograniczając łączność** w całej Unii **i między regionami**. Utrzymujące się rozbieżności w poziomie ambicji politycznych i podejść na szczeblu krajowym **i regionalnym** nie stworzą długoterminowej pewności koniecznej dla znaczących inwestycji rynkowych. Obowiązkowe cele minimalne dla państw członkowskich na szczeblu krajowym powinny zatem określić kierunki polityki i uzupełnić krajowe ramy polityki. Takie podejście powinno połączyć krajowe cele oparte na flocie z celami opartymi na odległości w odniesieniu do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), **wraz z podejściem opartym na promieniu, uwzględniając potrzebę elastyczności na słabo zaludnionych i oddalonych obszarach**. Krajowe cele oparte na flocie powinny zapewnić, aby **tego rodzaju** upowszechnieniu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich **i regionach UE** towarzyszył rozwój wystarczającej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania. Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych

Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej *Unii, oraz powinny stworzyć korzyści społeczne i gospodarcze dla obywateli i przedsiębiorstw europejskich. Cele oparte na promieniu powinny uwzględniać z jednej strony szczególną sytuację obszarów miejskich, a z drugiej strony charakterystykę obszarów słabo zaludnionych i oddalonych, jak również sytuację na miejscu w poszczególnych państwach członkowskich. Cele te należy uzupełnić dodatkową infrastrukturą ładowania we wszystkich regionach, aby zadbać o równomierny rozwój na całym terytorium Unii, w tym na obszarach słabo zaludnionych i oddalonych. Komisja powinna zapewnić współpracę z państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe, oraz z kandydatami do członkostwa w Unii.*

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9a) Aby osiągnąć cele infrastrukturalne określone w rozporządzeniu, państwa członkowskie muszą zadbać zgodnie z art. 174, aby publicznie dostępne stacje ładowania i infrastruktura tankowania z funkcją ładowania były rozmieszczone w wyważony sposób na obszarach zarówno gęsto, jak i słabo zaludnionych. Należy udostępnić organom lokalnym środki finansowe, aby zwiększyć liczbę publicznie dostępnych stacji ładowania i stacji tankowania dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych na wszystkich obszarach odpowiednio do wzrostu ich upowszechnienia.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9b) Uznając znaczenie inwestycji prywatnych i kształtowanego przez siły rynkowe rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, inwestycji publicznych i dodatkowych zasad pomocy państwa, zachęca się do zapewnienia elastyczności, aby zagwarantować równomierny rozwój we wszystkich regionach, w szczególności na obszarach słabo zaludnionych i oddalonych.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9c) Aby osiągnąć cel klimatyczny, bezwzględnie potrzebne są inwestycje w badania i rozwój, którym powinna towarzyszyć intensyfikacja rozwoju akumulatorów samochodowych oraz zwiększenie możliwości ich produkcji w UE oraz mniejsza zależność od importerów spoza UE w tym segmencie.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie **całkowitej liczby** pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej

(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie **udziału zarejestrowanych** pojazdów elektrycznych w **całkowitej flocie pojazdów danego państwa członkowskiego** z zastosowaniem

metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.

wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in **oraz gęstość zaludnienia**. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność w całej Unii. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, co przyczyni się konkretnie do elektryfikacji sektora przewozów długodystansowych.

Poprawka

(14) Należy również rozmieścić wystarczającą liczbę ogólnodostępnych punktów szybkiego ładowania przeznaczonych dla pojazdów ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, aby zapewnić pełną łączalność w całej Unii **oraz na wszystkich terytoriach i we wszystkich regionach Unii**. Infrastruktura ta powinna mieć wystarczającą moc wyjściową, aby umożliwić ładowanie pojazdu podczas ustawowego czasu przerwy kierowcy. Oprócz korzystania z punktów szybkiego ładowania wzdłuż sieci pojazdy ciężkie powinny również mieć możliwość używania ogólnodostępnej infrastruktury ładowania wzdłuż głównej sieci transportowej w celu ładowania nocnego, co przyczyni się konkretnie do elektryfikacji sektora przewozów

długodystansowych.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

(17) Ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw obejmują na przykład stanowiące własność prywatną punkty ładowania lub tankowania paliw, dostępne publicznie, które zlokalizowane są na terenie nieruchomości publicznej lub prywatnej, takie jak parkingi publiczne lub parkingi supermarketów. Punkt ładowania lub tankowania paliw zlokalizowany na terenie nieruchomości prywatnej, która jest dostępna dla ogółu społeczeństwa, powinien być uznawany za ogólnodostępny również w przypadkach, gdy dostęp ograniczony jest do pewnej ogólnej grupy użytkowników, na przykład klientów. Punkty ładowania lub tankowania paliw przeznaczone do systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych powinny być uznawane za ogólnodostępne tylko wtedy, gdy wyraźnie dozwolony jest dostęp do nich użytkowników będących osobami trzecimi. Punkty ładowania lub tankowania paliw zlokalizowane na terenie prywatnych nieruchomości, do których dostęp jest ograniczony do pewnej określonej grupy osób, takie jak parkingi w budynkach biurowych, do których dostęp mają tylko pracownicy lub osoby upoważnione, nie powinny być uznawane za ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw.

Poprawka

(17) Ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw obejmują na przykład stanowiące własność prywatną punkty ładowania lub tankowania paliw, dostępne publicznie, które zlokalizowane są na terenie nieruchomości publicznej lub prywatnej, takie jak parkingi publiczne lub parkingi supermarketów. Punkt ładowania lub tankowania paliw zlokalizowany na terenie nieruchomości prywatnej, która jest dostępna dla ogółu społeczeństwa, powinien być uznawany za ogólnodostępny również w przypadkach, gdy dostęp ograniczony jest do pewnej ogólnej grupy użytkowników, na przykład klientów. Punkty ładowania lub tankowania paliw przeznaczone do systemów wspólnego użytkowania samochodów osobowych powinny być uznawane za ogólnodostępne tylko wtedy, gdy wyraźnie dozwolony jest dostęp do nich użytkowników będących osobami trzecimi. Punkty ładowania lub tankowania paliw zlokalizowane na terenie prywatnych nieruchomości, do których dostęp jest ograniczony do pewnej określonej grupy osób, takie jak parkingi w budynkach biurowych, do których dostęp mają tylko pracownicy lub osoby upoważnione, **a także stacje ładowania i tankowania przeznaczone dla flot transportu publicznego** nie powinny być uznawane za ogólnodostępne punkty ładowania lub tankowania paliw.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944⁵² umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania, do ładowania w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego systemu pomiarowego do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalne ekonomicznie – oraz zapewniać, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444.

⁵² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 125).

Poprawka

(20) Inteligentne systemy pomiarowe zdefiniowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944⁵² umożliwiają generowanie w czasie rzeczywistym danych koniecznych, aby zapewnić stabilność sieci i zachęcać do racjonalnego korzystania z usług w zakresie ładowania. Dzięki zapewnieniu pomiaru energii elektrycznej w czasie rzeczywistym, a także dokładnych i przejrzystych informacji na temat kosztu, zachęcają one, w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania **oraz punktami ładowania dwukierunkowego**, do ładowania w godzinach o niskim ogólnym popycie na energię elektryczną, kiedy ceny energii są niskie. Korzystanie z inteligentnych systemów pomiarowych w połączeniu z inteligentnymi punktami ładowania może optymalizować ładowanie z korzyścią dla systemu elektroenergetycznego i dla użytkowników końcowych. Państwa członkowskie powinny zachęcać do korzystania z inteligentnego systemu pomiarowego do ładowania pojazdów elektrycznych w ogólnodostępnych stacjach ładowania – jeżeli jest to wykonalne technicznie i racjonalne ekonomicznie – oraz zapewniać, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/444.

⁵² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE (Dz.U. L 158 z 14.6.2019, s. 125).

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne ładowanie może w szczególności ułatwić dalsze włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż umożliwia ono reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Wszystkie punkty ładowania o normalnej mocy, przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21) Wzrastająca liczba pojazdów elektrycznych w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i w innych rodzajach transportu będzie wymagała optymalizacji operacji ładowania i zarządzania nimi w sposób niepowodujący zatorów i w pełni wykorzystujący dostępność odnawialnej energii elektrycznej oraz niskich cen energii elektrycznej w systemie. Inteligentne ładowanie może w szczególności ułatwić dalsze włączanie pojazdów elektrycznych do systemu elektroenergetycznego, gdyż umożliwia ono reakcję popytu poprzez agregację oraz w oparciu o cenę. ***Należy umożliwić inteligentne ładowanie zarówno przy normalnej prędkości ładowania, jak i podczas szybkiego ładowania, poprzez reakcję na dynamiczne sygnały cenowe lub optymalizację przepływu energii.*** Włączenie do systemu można jeszcze bardziej ułatwić poprzez ładowanie dwukierunkowe (pojazd-sieć). Wszystkie punkty ładowania o normalnej mocy, przy których pojazdy są zazwyczaj zaparkowane przez dłuższy czas, powinny zatem obsługiwać inteligentne ładowanie.

usług i innowacji, w szczególności tych dotyczących społecznie sprawiedliwego, środowiskowo i etycznie odpowiedzialnego, zrównoważonego łańcucha wartości akumulatorów opartego na gospodarce o obiegu zamkniętym.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

(22) Przy tworzeniu infrastruktury dla pojazdów elektrycznych współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz prawa i obowiązki poszczególnych podmiotów na rynku elektromobilności muszą być zgodne z zasadami ustalonymi na mocy dyrektywy (UE) 2019/944. Oznacza to, że operatorzy systemów dystrybucyjnych powinny współpracować na zasadzie niedyskryminacji z wszelką osobą tworzącą lub eksploatującą ogólnodostępne punkty ładowania i państwa członkowskie powinny zapewnić, by ramy prawne umożliwiały zawieranie umów na dostawę energii elektrycznej w punkcie ładowania z dostawcą innym niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt ładowania. Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępstw na mocy art. 66 dyrektywy (UE) 2019/944.

Poprawka

(22) Przy tworzeniu infrastruktury dla pojazdów elektrycznych współpraca tej infrastruktury z systemem elektroenergetycznym oraz prawa i obowiązki poszczególnych podmiotów na rynku elektromobilności muszą być zgodne z zasadami ustalonymi na mocy dyrektywy (UE) 2019/944. Oznacza to, że operatorzy systemów dystrybucyjnych powinny współpracować na zasadzie niedyskryminacji z wszelką osobą tworzącą lub eksploatującą ogólnodostępne punkty ładowania i państwa członkowskie powinny zapewnić, by ramy prawne umożliwiały zawieranie umów na dostawę energii elektrycznej w punkcie ładowania z dostawcą innym niż podmiot dostarczający energię elektryczną dla gospodarstwa domowego lub obiektu, w którym znajduje się taki punkt ładowania. Dostęp unijnych dostawców energii elektrycznej do punktów ładowania powinien być możliwy bez uszczerbku dla odstępstw na mocy art. 66 dyrektywy (UE) 2019/944. ***Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych i punktów ładowania powinna być łatwo dostępna dla osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się.***

Poprawka 23

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22a) Nowo zaproponowane zobowiązania dotyczące minimalnego zasięgu publicznie dostępnych punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich i ciężkich w sieci drogowej prowadzą do zwiększenia oczekiwań wobec operatorów systemów dystrybucyjnych dotyczących przyłączenia punktów ładowania, co w rezultacie spowoduje dodatkowe koszty inwestycyjne dla systemów dystrybucyjnych oraz wpłynie na ich codzienne funkcjonowanie. W związku z tym przy wdrażaniu działań wynikających z niniejszego rozporządzenia należy uwzględnić możliwości techniczne i finansowe operatorów systemów dystrybucyjnych.

Poprawka 24

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. Komisja **powinna** monitorować rozwój rynku ładowania. Przy dokonywaniu przeglądu

(25) Pojawiają się nowe usługi, zwłaszcza w ramach wsparcia korzystania z pojazdów elektrycznych. Podmioty oferujące te usługi, między innymi dostawcy usług w zakresie mobilności, powinny móc prowadzić działalność na uczciwych warunkach rynkowych. W szczególności operatorzy punktów ładowania nie powinni przyznawać bezzasadnie preferencyjnego traktowania którymkolwiek z tych dostawców usług, na przykład poprzez nieuzasadnione różnicowanie cen, które może zaburzyć konkurencję i ostatecznie spowodować wyższe ceny dla konsumentów. **Krajowe organy regulacyjne i Komisja powinny** monitorować rozwój rynku ładowania.

rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Przy dokonywaniu przeglądu rozporządzenia Komisja podejmie działania, gdy będzie tego wymagał rozwój sytuacji rynkowej, takie jak ograniczenie usług przeznaczonych dla użytkowników końcowych lub praktyk biznesowych, które mogą ograniczać konkurencję.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(25a) Zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim” należy uwzględnić we wszystkich sektorach, wykraczając poza system energetyczny, w tym w transporcie drogowym, żegludze i lotnictwie. W szczególności należy ją uwzględnić w decyzjach dotyczących planowania, polityki i inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych, w tym w odniesieniu do efektywności energetycznej różnych technologii bezemisyjnych „od źródła do koła”.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż ***pewien stopień niepewności dotyczącej*** tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment,

(28) Na wczesnym etapie rozwoju rynku pozostaje wciąż ***niepewność dotycząca*** tego, jakie rodzaje pojazdów wejdą na rynek i jakie rodzaje technologii będą szeroko stosowane. Jak zasygnalizowano w komunikacie Komisji „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”⁵⁶, segment transportu ciężkiego został wskazany jako najbardziej prawdopodobny segment,

w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór, **który pozwala zwiększyć zasięg pojazdów ciężkich i jest technologią preferowaną przez niektórych producentów pojazdów.** W tym celu minimalna liczba stacji tankowania wodoru powinna wydawać, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

⁵⁶ COM(2020) 301 final.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

w którym nastąpi wczesne masowe wdrożenie pojazdów napędzanych wodorem. Infrastruktura tankowania wodoru powinna zatem przede wszystkim skupiać się na tym segmencie, umożliwiając również tankowanie pojazdów lekkich na ogólnodostępnych stacjach tankowania wodoru. W celu zapewnienia interoperacyjności wszystkie ogólnodostępne stacje tankowania wodoru powinny wydawać przynajmniej wodór gazowy pod ciśnieniem 700 barów. Przy rozwijaniu infrastruktury należy również uwzględnić pojawianie się nowych technologii, takich jak ciekły wodór. W tym celu minimalna liczba stacji tankowania wodoru powinna wydawać, oprócz wodoru gazowego pod ciśnieniem 700 barów, również ciekły wodór.

⁵⁶ COM(2020) 301 final.

Poprawka

(28a) Ważne będzie wsparcie skutecznego wdrażania planowanej infrastruktury tankowania wodoru w państwach członkowskich. Będzie to wymagało koordynacji między wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym unijnymi, krajowymi i regionalnymi instytucjami, związkami zawodowymi i sektorem przemysłu. Aby ułatwić i wykorzystać finansowanie prywatne z myślą o osiągnięciu odpowiednich celów określonych w niniejszym rozporządzeniu, należy skorzystać również z inicjatyw, takich jak Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Czystego Wodoru, ustanowione na

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

(29) *W Unii utworzono szereg* punktów tankowania LNG, *co* już stanowi podstawę umożliwiającą ruch pojazdów ciężkich napędzanych LNG. Sieć bazowa TEN-T powinna pozostać podstawą do rozwoju infrastruktury LNG oraz, stopniowo, skroplonego biometanu, jako że obejmuje ona główne przepływy ruchu i umożliwia sieć połączeń transgranicznych w całej Unii. W dyrektywie 2014/94/UE zalecano instalację takich punktów tankowania paliw w odległościach co 400 km wzdłuż sieci bazowej TEN-T, jednak do osiągnięcia tego celu nadal konieczne jest usunięcie pewnych ograniczonych luk w sieci bazowej TEN-T. Państwa członkowskie *powinny osiągnąć* ten cel i *usunąć* pozostające luki *do 2025 r.*, po czym ten cel szczegółowy przestanie obowiązywać.

Poprawka

(29) *Szereg* punktów tankowania LNG już stanowi podstawę umożliwiającą ruch pojazdów ciężkich napędzanych LNG *w Unii*. Sieć bazowa TEN-T powinna pozostać podstawą do rozwoju infrastruktury LNG oraz, stopniowo, skroplonego biometanu, jako że obejmuje ona główne przepływy ruchu i umożliwia sieć połączeń transgranicznych w całej Unii. W dyrektywie 2014/94/UE zalecano instalację takich punktów tankowania paliw w odległościach co 400 km wzdłuż sieci bazowej TEN-T, jednak do osiągnięcia tego celu nadal konieczne jest usunięcie pewnych ograniczonych luk w sieci bazowej TEN-T. *Stacje LNG, zwłaszcza w niektórych częściach Europy Wschodniej i w państwach trzecich, nie są wystarczająco rozmieszczone w międzynarodowych korytarzach transportowych, w tym korytarzach łączących różne państwa członkowskie. Zachęca się państwa członkowskie, aby do 2025 r. osiągnęły* ten cel i *usunęły* pozostające luki, po czym ten cel szczegółowy przestanie obowiązywać.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc

Poprawka

(30) Użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi powinni móc

w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować *instrumenty płatnicze szeroko stosowane w Unii, w szczególności płatności elektroniczne za pomocą terminali i urządzeń stosowanych do usług płatniczych*. Ta metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

w łatwy i wygodny sposób dokonywać opłaty we wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania i tankowania paliw bez konieczności kontaktowania się z operatorem punktu ładowania lub tankowania paliw bądź dostawcą usług w zakresie mobilności. Zatem w przypadku ładowania lub tankowania paliw na zasadzie ad hoc wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania i tankowania paliw powinny przyjmować *karty* płatnicze. Ta metoda płatności ad hoc powinna zawsze być dostępna dla konsumentów nawet wtedy, gdy w punkcie ładowania lub tankowania paliw oferowane są płatności umowne.

Poprawka

(30a) Aby zadbać o jak najbardziej efektywne wykorzystanie infrastruktury ładowania, która ma zostać wdrożona, oraz aby zwiększyć zaufanie konsumentów do elektromobilności, istotne jest, by dostęp do ogólnodostępnych stacji ładowania mieli wszyscy użytkownicy, niezależnie od marki samochodu i tego, czy są oni objęci systemem płatności umownych. Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych i punktów ładowania powinna być łatwo dostępna dla osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 31

(31) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić wszystkim użytkownikom bezproblemową mobilność i dostępność, w tym również osobom z niepełnosprawnościami i osobom starszym. **Co do zasady** lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby mogło z nich korzystać jak najwięcej osób, w szczególności osoby starsze, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osoby z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół parkingu, zadbanie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, zapewnienie, aby guziki lub ekran stacji ładowania znajdowały się na odpowiedniej wysokości oraz aby waga kabli służących do ładowania i tankowania paliw umożliwiała osobom o ograniczonej sile ławną ich obsługę. Ponadto interfejs użytkownika odnośnych stacji ładowania powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882⁵⁷ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.

⁵⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

(31) Infrastruktura transportowa powinna zapewnić wszystkim użytkownikom bezproblemową mobilność i dostępność, w tym również osobom z niepełnosprawnościami i osobom starszym. Lokalizacja wszystkich stacji ładowania i tankowania paliw, a także same te stacje, powinny być zaplanowane w taki sposób, aby mogło z nich korzystać jak najwięcej osób, w szczególności osoby starsze, osoby o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osoby z niepełnosprawnościami. Powinno to obejmować na przykład zapewnienie dostatecznej ilości miejsca wokół parkingu, zadbanie, aby stacja ładowania nie była zainstalowana na powierzchni ograniczonej krawężnikami, zapewnienie, aby guziki lub ekran stacji ładowania znajdowały się na odpowiedniej wysokości oraz aby waga kabli służących do ładowania i tankowania paliw umożliwiała osobom o ograniczonej sile ławną ich obsługę. Ponadto interfejs użytkownika odnośnych stacji ładowania powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882⁵⁷ powinny mieć zastosowanie do infrastruktury ładowania i tankowania paliw.

⁵⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 32 a (nowy)

(32a) Biorąc pod uwagę koszty i złożoność związane z rozwojem energii elektrycznej pobieranej z lądu w portach morskich, zasadnicze znaczenie ma nadanie priorytetu inwestycjom uwzględniającym częstotliwość stosowania, regularność połączeń i dostępność przepustowości sieci, w szczególności gdy jest to najbardziej uzasadnione pod względem lokalizacji geograficznej, redukcji emisji i rentowności.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 34

(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp **należących do Unii**. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu.

(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp **i regionów najbardziej oddalonych w Unii**. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach **i w regionach najbardziej oddalonych** może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię

W takim przypadku wyspy powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym *i* do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku wyspy *i regiony najbardziej oddalone* powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym *lub krajami sąsiednimi i* do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 35

Tekst proponowany przez Komisję

(35) Sieć bazowa punktów tankowania LNG w portach morskich powinna być dostępna do 2025 r. Punkty tankowania LNG obejmują terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki.

Poprawka

(35) Sieć bazowa punktów tankowania LNG, *wodoru i amoniaku* w portach morskich powinna być dostępna do 2025 r. Punkty tankowania LNG obejmują terminale LNG, zbiorniki, kontenery mobilne, bunkrowce i barki.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję

(37) Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2014/94/UE państwa członkowskie ustanowiły krajowe ramy polityki przedstawiające ich plany i cele, aby zapewnić osiągnięcie tych celów. Zarówno ocena krajowych ram polityki, jak i ocena dyrektywy 2014/94/UE uwydatniły potrzebę większych ambicji i bardziej skoordynowanego podejścia wśród państw członkowskich w perspektywie oczekiwanego przyspieszenia w zakresie upowszechniania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, w szczególności pojazdów elektrycznych. *Aby spełnić*

Poprawka

(37) Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2014/94/UE państwa członkowskie ustanowiły krajowe ramy polityki przedstawiające ich plany i cele, aby zapewnić osiągnięcie tych celów. Zarówno ocena krajowych ram polityki, jak i ocena dyrektywy 2014/94/UE uwydatniły potrzebę większych ambicji i bardziej skoordynowanego podejścia wśród państw członkowskich w perspektywie oczekiwanego przyspieszenia w zakresie upowszechniania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, w szczególności pojazdów elektrycznych. *Ponadto należy*

ambicje Europejskiego Zielonego Ładu *będą* ponadto potrzebne alternatywne **dla** paliw kopalnych **rozwiązania** we wszystkich rodzajach transportu. Należy dokonać przeglądu krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych celach. Zmienione ramy powinny również uwzględniać wszystkie rodzaje transportu, w tym te, dla których nie istnieją obowiązkowe cele w zakresie wdrażania.

stopniowo wycofywać paliwa kopalne, a ponadto *będą* potrzebne **zielone** alternatywne **rozwiązania wobec** paliw kopalnych we wszystkich rodzajach transportu, **aby spełnić ambicje Europejskiego Zielonego Ładu, unijny cel osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. oraz zmniejszyć zależność od paliw konwencjonalnych.** Należy dokonać przeglądu krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych celach. **W pełni odzwierciedlając zasady „nie czynić poważnych szkód” i „nie szkodzić spójności”, przegląd powinien opierać się na analizie terytorialnej wskazującej różne potrzeby poszczególnych jednostek terytorialnych i uwzględniającej lokalną i regionalną wiedzę fachową oraz, w stosownych przypadkach, istniejące lokalne i regionalne plany rozwoju infrastruktury tankowania i ładowania.** Zmienione ramy powinny również uwzględniać wszystkie rodzaje transportu, w tym te, dla których nie istnieją obowiązkowe cele w zakresie wdrażania.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 38

Tekst proponowany przez Komisję

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny obejmować działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu, przy uwzględnieniu potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw. W zmienionych

Poprawka

(38) Zmienione krajowe ramy polityki powinny **być zgodne celami klimatycznymi UE w kwestii osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. oraz powinny** obejmować **udziały w rynku i ruchu, monitorowanie i ocenę danych zapewniających prognozy rynkowe oraz zdecydowane** działania wspierające związane z rozwojem rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych **i ekologicznych**

ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury.

rozwiązań, w tym utworzenie koniecznej infrastruktury, w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz zainteresowanym sektorem przemysłu *i innymi zainteresowanymi stronami*, przy uwzględnieniu *uczciwej i sprawiedliwej transformacji oraz* potrzeb *partnerów społecznych i* małych i średnich przedsiębiorstw, *tak aby przejście to odbyło się w sposób realistyczny i społecznie odpowiedzialny.*

W zmienionych ramach należy ponadto opisać ogólne krajowe ramy dotyczące planowania, wydawania zezwoleń i zakupu takiej infrastruktury, w tym zidentyfikowane przeszkody i działania podjęte w celu ich usunięcia w celu osiągnięcia szybszego rozwoju infrastruktury. *W zmienionych krajowych ramach polityki należy w jak największym stopniu uwzględniać zasadę „efektywność energetyczna przede wszystkim”. Państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę zalecenie Komisji i wytyczne dotyczące wdrażania tej zasady, w których wyjaśniono, w jaki sposób decyzje dotyczące planowania, polityki i inwestycji mogą ograniczyć zużycie energii w wielu kluczowych sektorach, w tym w sektorze transportu. Na obszarach słabo zaludnionych i oddalonych, w regionach najbardziej oddalonych oraz na obszarach o niskim natężeniu ruchu, gdzie popyt na taką infrastrukturę jest niski, zapewnienie dostatecznie kompleksowej infrastruktury może być niemożliwe na warunkach rynkowych. Na mocy przepisów dotyczących pomocy państwa państwo członkowskie może udostępnić w tym celu pomoc inwestycyjną oraz finansowanie z instrumentu „Łącząc Europę”. W rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych nie wolno nikogo pominąć.*

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 39

Tekst proponowany przez Komisję

(39) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 40

Tekst proponowany przez Komisję

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe ram polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na **odcinakach** sieci, których nie można zelektryfikować. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować **jasne** strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, które nie będą elektryfikowane. Na podstawie tych strategii Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie większej liczby

Poprawka

(39) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi **i władzami regionalnymi i lokalnymi**.

Poprawka

(40) Aby propagować paliwa alternatywne i rozwijać odpowiednią infrastrukturę krajowe ram polityki powinny składać się ze szczegółowych strategii propagowania paliw alternatywnych w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudne, takich jak lotnictwo, transport morski, żegluga śródlądowa, a także transport kolejowy na **odcinkach** sieci, których nie można zelektryfikować, **z uwzględnieniem rynku krajowego, danych o udziale w ruchu i prognoz rynkowych**. Państwa członkowskie powinny w szczególności opracować **szczegółowe** strategie obniżenia emisyjności żeglugi śródlądowej wzdłuż sieci TEN-T w ścisłej współpracy z zainteresowanymi państwami członkowskimi. Należy również opracować długoterminowe strategie obniżenia emisyjności portów sieci TEN-T i portów lotniczych sieci TEN-T, skupiając się w szczególności na stworzeniu infrastruktury przeznaczonej dla niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków morskich i powietrznych, a także dla linii kolejowych, które nie będą elektryfikowane. Na podstawie tych

obowiązkowych celów dla tych sektorów.

strategii Komisja powinna dokonać przeglądu niniejszego rozporządzenia mając na celu określenie większej liczby obowiązkowych celów dla tych sektorów.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

(41) Państwa członkowskie powinny wykorzystywać szeroki zakres zachęt i środków regulacyjnych i pozaregulacyjnych, aby osiągnąć obowiązkowe cele i wdrożyć krajowe ramy polityki w ścisłej współpracy z **organami regionalnymi i lokalnymi oraz** podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 41 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(41a) Biorąc pod uwagę fakt, że co najmniej 30 % Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i 37 % Funduszu Spójności ma zostać przeznaczona na ochronę klimatu, polityka spójności będzie odgrywała kluczową rolę w rozwoju gęstej, inteligentnej i dostępnej infrastruktury paliw alternatywnych na terytorium UE. W państwach członkowskich organy regionalne i lokalne często odgrywają zasadniczą rolę zarówno w finansowaniu, w tym poprzez wykorzystywanie funduszy ESI na terenie Unii, jak i w dostarczaniu pozwoleń na budowę infrastruktury niezbędnej do

rozwoju rynku paliw alternatywnych. W związku z tym należy w pełni zaangażować organy regionalne i lokalne w kształtowanie i wdrażanie krajowych ram polityki na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Poza tym, wykorzystując fundusze ESI do rozbudowy takiej infrastruktury, sąsiadujące państwa członkowskie i regiony powinny zwrócić szczególną uwagę na obszary transgraniczne.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 42

Tekst proponowany przez Komisję

(42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁵⁸ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na czyste ekologicznie i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych ramy polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury przeznaczonej dla autobusów. Państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym.

Poprawka

(42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁵⁸ minimalny krajowy udział w zamówieniach publicznych zarezerwowany jest dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów, przy czym czysty ekologicznie autobus wykorzystuje paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 3 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym, że coraz więcej organów transportu publicznego i operatorów przechodzi na czyste ekologicznie i bezemisyjne autobusy, aby osiągnąć te cele, państwa członkowskie powinny włączyć do swoich krajowych ramy polityki, jako kluczowy element, ukierunkowane propagowanie i rozwój niezbędnej infrastruktury przeznaczonej dla autobusów **w celu zapewnienia inteligentnej i zrównoważonej mobilności miejskiej**. Państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym, **oraz do rozwoju technologii**

szybkiego ładowania, a także możliwości ładowania nocnego dla wszystkich operatorów usług transportu publicznego.

⁵⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

⁵⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dane należy zatem dostarczać zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁵⁹ do krajowych punktów dostępu.

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze

Poprawka

(46) Dane powinny mieć podstawowe znaczenie dla odpowiedniego funkcjonowania infrastruktury ładowania i tankowania paliw. Ogólna jakość ekosystemu infrastruktury paliw alternatywnych odpowiadającego potrzebom użytkowników powinna zależeć od formatu, częstotliwości i jakości, które należy zastosować w celu zapewnienia dostępności i przejrzystości danych. Ponadto należy zapewnić dostępność takich danych w spójny sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dane należy zatem dostarczać zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE do krajowych punktów dostępu. ***W przypadku usług umożliwiających bezproblemowe podróżowanie po całej Unii należy również stworzyć ogólnounijny system, który będzie importował znormalizowane informacje z systemów krajowych.***

⁵⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze

transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z odpowiednimi grupami ekspertów, a w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane **lub wykonawcze** na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

(52) W ramach stosowania niniejszego rozporządzenia Komisja powinna konsultować się z **szerokim gronem zainteresowanych stron, w tym z organizacjami konsumenckimi i odpowiednimi grupami ekspertów, organizacjami społeczeństwa obywatelskiego**, a w szczególności z Forum Zrównoważonego Transportu i Europejskim Forum Zrównoważonej Żeglugi, **a także z organami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi**. Takie konsultacje z ekspertami są szczególnie istotne, gdy Komisja zamierza przyjąć akty delegowane na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 54

Tekst proponowany przez Komisję

(54) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego. Fakt ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla poszczególnych środków transportu. Do końca 2026 r.

Poprawka

(54) Rynek paliw alternatywnych, a w szczególności paliw bezemisyjnych, nadal znajduje się na początkowych etapach rozwoju, który ma miejsce w warunkach szybkiego postępu technologicznego. Fakt ten prawdopodobnie będzie miał wpływ na popyt na paliwa alternatywne i w rezultacie na zapotrzebowanie na infrastrukturę paliw alternatywnych dla poszczególnych środków transportu. Do końca 2026 r.

Komisja powinna zatem przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia, w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych w transporcie wodnym i w lotnictwie.

Komisja powinna zatem przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia, w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych w transporcie wodnym i w lotnictwie, **biorąc pod uwagę dane dotyczące rynku krajowego i udziału w ruchu oraz prognozy rynkowe.**

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się mechanizm sprawozdawczości na potrzeby rozwoju współpracy i zapewnienia dokładnego śledzenia postępów. Mechanizm ten obejmuje stosowanie usystematyzowanej, przejrzystej metody iteracyjnej z udziałem Komisji i państw członkowskich do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki oraz ich późniejszego wdrożenia i powiązanych działań Komisji.

Poprawka

3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się mechanizm sprawozdawczości na potrzeby rozwoju współpracy i zapewnienia dokładnego śledzenia postępów. Mechanizm ten obejmuje stosowanie usystematyzowanej, przejrzystej metody iteracyjnej z **wielopoziomowym zarządzaniem** z udziałem Komisji i państw członkowskich do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki, z **uwzględnieniem lokalnych i regionalnych strategii wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych, które już zostały opracowane przez władze lokalne i regionalne**, oraz ich późniejszego wdrożenia i powiązanych działań Komisji.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 3 – litera c – tiret 3 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- **biometan, biopropan, bioLPG,**

odnawialny eter dimetylowy.

Poprawka 47

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a) „infrastruktura paliw alternatywnych” oznacza każdą infrastrukturę umożliwiającą tankowanie lub ładowanie różnych typów pojazdów lub środków transportu paliwami alternatywnymi, które mogą znacząco przyczynić się do dekarbonizacji i poprawy efektywności środowiskowej sektora transportu, a zatem z wyłączeniem paliw alternatywnych, które mogą być dystrybuowane, przechowywane i użytkowane z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, w tym z niewielkimi dostosowaniami, lub z wykorzystaniem infrastruktury tego samego rodzaju;

Poprawka 48

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4) „port lotniczy bazowej i kompleksowej sieci TEN-T” oznacza port lotniczy wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

skreśla się

Poprawka 49

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 14**

Tekst proponowany przez Komisję

14) „połączony cyfrowo punkt ładowania” oznacza punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym oraz komunikować się dwukierunkowo z siecią elektroenergetyczną i pojazdem elektrycznym oraz który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej;

Poprawka

14) „połączony cyfrowo punkt ładowania” oznacza punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym oraz komunikować się dwukierunkowo z siecią elektroenergetyczną i pojazdem elektrycznym oraz, **w stosownych przypadkach, z systemem zarządzania energią w budynkach, oraz** który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej;

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

19a) „efektywność energetyczna przede wszystkim” oznacza efektywność energetyczną przede wszystkim w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia (UE) 2018/1999;

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 30

Tekst proponowany przez Komisję

30) „dostawca usług w zakresie **mobilności**” oznacza osobę prawną, która świadczy usługi za wynagrodzeniem na rzecz użytkownika końcowego, w tym sprzedaje usługi ładowania;

Poprawka

30) „dostawca usług w zakresie **elektromobilności**” oznacza osobę prawną, która świadczy usługi za wynagrodzeniem na rzecz użytkownika końcowego, w tym sprzedaje usługi ładowania;

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 38 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

38a) „ogólnodostępna infrastruktura ładowania” oznacza strefę, stację lub punkt ładowania znajdujące się na terenie lub w obiekcie dostępnym dla ogółu społeczeństwa przez co najmniej 8 godzin dziennie i 6 dni w tygodniu, przy czasie pracy wynoszącym co najmniej 98 %, niezależnie od tego, czy infrastruktura ładowania znajduje się na terenie publicznym czy prywatnym;

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 43 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

43a) „punkt, stacja lub strefa ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i ciężkich” oznaczają punkt, stację lub strefę ładowania zaprojektowane i przeznaczone do ładowania zarówno pojazdów lekkich, jak i ciężkich, ze względu na szczególne cechy projektowe złączy lub wtyczek albo cechy projektowe przestrzeni parkingowej przylegającej do punktu, stacji lub strefy ładowania, albo ze względu na oba te czynniki;

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 57

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

57) „statek cumujący” oznacza statek cumujący zdefiniowany w art. 3 lit. n) rozporządzenia (UE) 2015/757;

57) „statek cumujący” oznacza statek, który jest w bezpieczny sposób zacumowany w porcie objętym

jurysdykcją państwa członkowskiego, w którym przeprowadza swoje główne operacje załadunku i rozładunku, z uwzględnieniem czasu, w którym nie prowadzi się obsługi ładunku; w przypadku statków wycieczkowych uwzględnia się również zakwaterowanie pasażerów;

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 58

Tekst proponowany przez Komisję

58) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia;

Poprawka

58) „zasilanie energią elektryczną z lądu” **w miejscu postoju** oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem znormalizowanego urządzenia **za pomocą stałej, pływającej lub ruchomej instalacji;**

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 59

Tekst proponowany przez Komisję

59) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej;

Poprawka

59) „inteligentne ładowanie” oznacza operację ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej; **inteligentne ładowanie może odbywać się zarówno przy normalnej prędkości ładowania, jak i podczas szybkiego ładowania, poprzez reakcję na dynamiczne sygnały cenowe lub optymalizację przepływu energii;**

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

66a) „centrum logistyczne” oznacza przestrzeń na określonym obszarze, w obrębie której różni operatorzy prowadzą na zasadach komercyjnych wszystkie działania związane z transportem, logistyką i dystrybucją towarów, zarówno w przypadku tranzytu krajowego, jak i międzynarodowego; operatorzy mogą być właścicielami lub najemcami budynków i obiektów (takich jak magazyny, centra dystrybucyjne, powierzchnie magazynowe, biura i serwisy samochodów ciężarowych);

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych;

– ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych, **z wystarczającą dla takich pojazdów mocą ładowania; wystarczająca liczba ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów lekkich umożliwiała ładowanie inteligentne i dwukierunkowe;**

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

– oddawane do użytku na ich terytorium ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich zapewniały wystarczającą moc wyjściową dla tych pojazdów.

Poprawka

– oddawane do użytku na ich terytorium ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich zapewniały wystarczającą moc wyjściową dla tych pojazdów, **przy czym na ich terenie zachowana jest równowaga między obszarami gęsto i słabo zaludnionymi.**

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – tiret 2 a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- **zapewniono przyłączenie do sieci i przepustowość sieci,**

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; oraz

a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 3 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, **jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok wynosi mniej niż 1 %;** oraz

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 2,5 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok jest większy niż 1 % i mniejszy niż 2,5 %; oraz

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 2 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok jest większy niż 2,5 % i mniejszy niż 5 %; oraz

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ac) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1,5 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok jest większy niż 5 % i mniejszy niż 7,5 %; oraz

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ad) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów na każdy rok jest większy niż 7,5 %;

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem

b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem

sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **0,66 kW** za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania.

sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **2 kW** za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, **jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów jest mniejszy niż 1 %; oraz**

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **1,65 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi od **1 % do 2,5 %; oraz****

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bb) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej **1,33 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa**

członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi od 2,5 % do 5 %; oraz

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bc) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów wynosi od 5 % do 7,5 %; oraz

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – akapit 1 – litera b d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

bd) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 0,66 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania, jeżeli udział pojazdów elektrycznych danego państwa członkowskiego w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów przekracza 7,5 %;

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Co najmniej jedna stacja ładowania w strefie ładowania na obszarach miejskich oraz wzdłuż sieci bazowej i kompleksowej TEN-T jest przeznaczona dla lekkich pojazdów użytkowych z przyczepą, z uwzględnieniem ich specjalnych wymogów dotyczących wielkości przestrzeni ładunkowej takich pojazdów.

Bez uszczerbku dla lit. a) i b) niniejszego ustępu państwa członkowskie zapewniają utworzenie na poziomie krajowym minimalnej ilości infrastruktury ładowania, która jest wystarczająca dla:

- 2 % pojazdów elektrycznych w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów dla każdego roku do 31 grudnia 2025 r.,

- 5 % pojazdów elektrycznych w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów do 31 grudnia 2027 r.,

- 10 % pojazdów elektrycznych w całkowitej przewidywanej flocie pojazdów do 31 grudnia 2030 r.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

a) wzdłuż sieci bazowej **i, jeżeli jest to ekonomicznie wykonalne, kompleksowej TEN-T** ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:

skreśla się

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;

(ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) według klastrów ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich spełniające wymogi ust. 2 lit. a) ppkt (i) i (ii) są rozmieszczone:

(i) w promieniu 5 km na obszarach miejskich;

(ii) przy istniejącej drodze w promieniu 60 km na obszarach słabo zaludnionych i

oddalonych. Państwa członkowskie mogą zaliczyć strefy ładowania, o których mowa w ust. 4–7 niniejszego artykułu, do celu dotyczącego klastrów.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Ustanawiając i promując infrastrukturę ładowania w rozumieniu ust. 2, państwa członkowskie uwzględniają również cele art. 174 TFUE oraz zapewniają dostępność rzeczowej infrastruktury na obszarach słabiej zaludnionych i oddalonych o niskim natężeniu ruchu jako uzupełnienie infrastruktury sieci bazowej TEN-T.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).

3. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b), **chyba że jest to niewykonalne pod względem ekonomicznym.**

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Przepisy art. 3 nie mają zastosowania do istniejących odcinków sieci bazowej TEN-T, które w dniu wskazanym w art. 3 są przedmiotem rozbudowy lub budowy oraz zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 posiadają status odcinka „do rozbudowy”. Państwa członkowskie zapewniają minimalne pokrycie ogólnodostępnymi punktami ładowania w odniesieniu do wszystkich nowo budowanych, rozbudowywanych i modernizowanych odcinków sieci bazowej TEN-T zgodnie z przepisami art. 3 lub w ciągu 24 miesięcy od zakończenia robót [jeśli data ukończenia wykracza poza datę podaną w art. 3].

Uzasadnienie

Gdy istniejąca droga jest modernizowana do nowych standardów, często buduje się ją na nowym, oddzielnym odcinku drogi, który nie pokrywa się z istniejącą drogą. Dlatego budowa infrastruktury paliw alternatywnych na istniejących drogach jest nieopłacalna, jeżeli w przyszłości (przed 2030 r.) mają być one rozbudowywane – zwłaszcza na nowych odcinkach. Proponowany mechanizm elastyczności umożliwi rozwiązanie tej kwestii przy jednoczesnym dalszym zobowiązaniu państw członkowskich do budowy infrastruktury paliw alternatywnych wzdłuż sieci TEN-T zgodnie z proponowanym rozporządzeniem.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Ustępy 1 i 2 nie mają zastosowania do regionów najbardziej oddalonych i wysp, jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych. W takim przypadku państwa członkowskie uzasadniają swoją decyzję i udostępniają te informacje w krajowych ramach polityki.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Komisja powinna w razie konieczności dokonać przeglądu celów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu dla infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów lekkich, aby dostosować te cele do nowych wymogów ustanowionych w rozporządzeniu określającym normy emisji CO₂ dla pojazdów lekkich.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3c. Komisja powinna przyjąć konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w UE oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 3 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3d. W przypadku gdy strefa ładowania obsługuje zarówno pojazdy lekkie, jak i ciężkie, strefa ładowania i znajdujące się w niej stacje ładowania są uznawane za ogólnodostępną infrastrukturę ładowania zarówno dla lekkich, jak i ciężkich pojazdów drogowych, pod warunkiem że łączna zainstalowana moc i typ punktów ładowania spełniają wymogi dla pojazdów lekkich i ciężkich.

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – ustęp 3 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3e. Przepisy niniejszego artykułu nie mają zastosowania do istniejących odcinków sieci bazowej TEN-T, które w dniu wskazanym w art. 3 są przedmiotem rozbudowy lub budowy oraz zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 posiadają status odcinka „do rozbudowy”. Państwa członkowskie zapewniają minimalne pokrycie ogólnodostępnymi punktami ładowania w odniesieniu do wszystkich nowo budowanych, rozbudowywanych i modernizowanych odcinków sieci bazowej TEN-T zgodnie z przepisami art. 3 lub w ciągu 24 miesięcy od zakończenia robót [jeśli data ukończenia wykracza poza datę podaną w art. 3].

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **1 400** kW i będzie zawierać co najmniej **jedną stację** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **2000** kW i będzie zawierać co najmniej **dwie stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej **3 500** kW i zawiera co najmniej **dwie** stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka

(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej **5000** kW i zawiera co najmniej **cztery** stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka 85

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – podpunkt i**

Tekst proponowany przez Komisję

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej **1 400** kW i zawiera co najmniej **jedną stację** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka

(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej **2000** kW i zawiera co najmniej **dwie stacje** ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka 86

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b – podpunkt ii**

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) do dnia 1 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **3 500** kW i będzie zawierać co najmniej **dwie** stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka

(ii) do dnia 1 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej **5000** kW i będzie zawierać co najmniej **cztery** stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 350 kW;

Poprawka 87

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c**

Tekst proponowany przez Komisję

c) do dnia 31 grudnia **2030** r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu **zostanie zainstalowana** co najmniej **jedna stacja ładowania przeznaczona** dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW;

Poprawka

c) do dnia 31 grudnia **2027** r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu **zostaną zainstalowane** co najmniej **dwie stacje ładowania przeznaczone** dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW, **umożliwiające inteligentne i dwukierunkowe ładowanie**;

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) do dnia 31 grudnia 2030 r. na terenie każdego bezpiecznego i chronionego parkingu zostaną zainstalowane co najmniej cztery stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 100 kW, umożliwiające inteligentne i dwukierunkowe ładowanie;

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW;

d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **1400** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **1 200** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW.

Poprawka

e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **3500** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) do 31 grudnia 2025 r. w każdym centrum logistycznym zainstalowano co najmniej 20 % stacji ładowania, ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające indywidualną moc wyjściową na poziomie co najmniej 350 kW, a do 31 grudnia 2030 r. co najmniej 40 % stacji ładowania;

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1 – litera e b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

eb) państwa członkowskie zapewniają niezbędne przyłączenie do sieci i przepustowość sieci.

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Komisja może w razie konieczności dokonać przeglądu celów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu dla infrastruktury ładowania elektrycznego przeznaczonej dla pojazdów ciężkich, aby dostosować te cele do nowych wymogów ustanowionych w zaktualizowanym rozporządzeniu (UE) 2019/1242 określającym normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich.

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Ustęp 1 nie ma zastosowania do regionów najbardziej oddalonych i wysp, jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych. W takim przypadku państwa członkowskie uzasadniają swoją decyzję i udostępniają te informacje w krajowych ramach polityki.

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Komisja powinna przyjąć konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w UE oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie pojazdów elektrycznych na zasadzie ad hoc, przy użyciu ***powszechnie wykorzystywanego w Unii instrumentu płatniczego***. W tym celu:

Poprawka

2. W ogólnodostępnych punktach ładowania, które prowadzą, operatorzy punktów ładowania umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie pojazdów elektrycznych na zasadzie ad hoc, przy użyciu ***instrumentu płatniczego akceptującego płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych do świadczenia usług płatniczych, co najmniej za pomocą kart płatniczych***. W tym celu:

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – litera a – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

a) na ogólnodostępnych stacjach ładowania ***o mocy wyjściowej na poziomie poniżej 50 kW***, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

Poprawka

a) na ogólnodostępnych stacjach ładowania, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej ***za pomocą kart płatniczych (debetowych i kredytowych) oraz*** jednego z poniższych:

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) czytnika kart płatniczych;

skreśla się

Poprawka 99

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) na ogólnodostępnych stacjach ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 50 kW, które oddano do użytku od daty określonej w art. 24, operatorzy punktów ładowania akceptują płatności elektroniczne za pośrednictwem terminali i urządzeń wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej jednego z poniższych:

skreśla się

(i) czytnika kart płatniczych;

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

Poprawka 100

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Od dnia 1 stycznia 2027 r. operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne stacje ładowania spełniały wymóg określony w lit. **a**).

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności.

W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie proporcjonalnie i na podstawie obiektywnego uzasadnienia.

Poprawka

4. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne ***oraz opierać się wyłącznie na energii elektrycznej pobieranej przez pojazd.*** Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności.

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

4a. Państwa członkowskie uprawnniają krajowe organy regulacyjne do przyjęcia środków w celu zapewnienia, by nie dochodziło do zawyżania cen, między innymi w oparciu o odległość do najbliższego punktu ładowania, poziom naładowania akumulatora, markę pojazdu lub uczestnictwo w systemie

płatności umownych. Krajowe organy regulacyjne monitorują politykę cenową oraz praktyki producentów pojazdów i operatorów punktów ładowania, rozważają odpowiednie środki służące ochronie konkurencji i ochronie konsumentów, a także składają Komisji okresowe sprawozdania.

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 5 – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

– cenę za minutę,

Poprawka

skreśla się

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat za e-roaming

Poprawka

6. Ceny stosowane przez dostawców usług w zakresie mobilności wobec użytkowników końcowych powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Przed rozpoczęciem sesji ładowania dostawcy usług w zakresie mobilności udostępniają użytkownikom końcowym za pomocą ogólnodostępnych i powszechnie wykorzystywanych środków elektronicznych wszystkie informacje na temat cen mające zastosowanie w szczególności do sesji ładowania, którą zamierzają rozpocząć, wyraźnie rozróżniając elementy cenowe pobierane przez operatora punktu ładowania, mające zastosowanie koszty e-roamingu oraz inne opłaty nałożone przez dostawcę usług w zakresie mobilności. Opłaty powinny być rozsądne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Nie stosuje się żadnych dodatkowych opłat, *na przykład*

transgraniczny.

za **usługi kalibracji, straty efektywności lub e-roaming** transgraniczny.

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania o normalnej mocy, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie.

Poprawka

8. Od dnia określonego w art. 24 operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania o normalnej mocy, które prowadzą, umożliwiały inteligentne ładowanie. ***W uzupełnieniu przepisu określonego w art. 14 ust. 4, ogólnodostępne punkty ładowania powinny umożliwiać ładowanie dwukierunkowe.***

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

8a. Operatorzy publicznie dostępnych punktów ładowania zapewniają, by wszystkie publicznie dostępne punkty ładowania, które są przez nich obsługiwane, były zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii.

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania parkingów i miejsc obsługi podróżnych wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych.

Poprawka

9. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego oznakowania parkingów i miejsc obsługi podróżnych wzdłuż sieci drogowej TEN-T wyposażonej w infrastrukturę paliw alternatywnych, aby umożliwić łatwe ustalenie dokładnej lokalizacji infrastruktury paliw alternatywnych.
Oznakowanie takie umieszcza się również w miejscu, w którym zainstalowano taką infrastrukturę paliw alternatywnych.

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. na ich terytorium zainstalowano minimalną liczbę ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru, ***z uwzględnieniem krajowych i ogólnounijnych wskaźników udziału w rynku i udziału w ruchu tranzytowym.***

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. ogólnodostępne stacje tankowania wodoru o minimalnej przepustowości 2 t/dzień, wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem co najmniej 700 barów rozmieszczono wzdłuż bazowej i kompleksowej sieci TEN-T maksymalnie co **100** km. Ciekły

wodór udostępnia się na ogólnodostępnych stacjach tankowania paliw oddalonych od siebie o maksymalnie **450** km.

wodór udostępnia się na ogólnodostępnych stacjach tankowania paliw oddalonych od siebie o maksymalnie **400** km.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Komisja przyjmuje konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w UE, oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.

Ustęp 1 nie ma zastosowania do regionów najbardziej oddalonych i wysp, jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych. W takim przypadku państwa członkowskie uzasadniają swoją decyzję i udostępniają te informacje w krajowych ramach polityki.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej **jednego z poniższych**:

wykorzystywanych na potrzeby usług płatniczych, w tym co najmniej **za pomocą kart płatniczych**.

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) **czytnika kart płatniczych;**

skreśla się

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) **urządzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych.**

skreśla się

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności. **W stosownych przypadkach można zastosować różne ceny wyłącznie na podstawie obiektywnego uzasadnienia.**

2. Ceny stosowane przez operatorów ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru powinny być rozsądne, łatwo i wyraźnie porównywalne, przejrzyste i niedyskryminacyjne. Operatorzy ogólnodostępnych punktów tankowania wodoru nie stosują różnych cen wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności.

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich **minimalny** poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu, Państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do 1 stycznia 2030 r.:

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają w portach morskich poziom zasilania energią elektryczną z lądu na potrzeby morskich kontenerowców i statków pasażerskich. W tym celu państwa członkowskie stosują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby do 1 stycznia 2030 r.:

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku gdy port morski sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, **która nie jest bezpośrednio połączona** z siecią elektroenergetyczną, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Poprawka

3. W przypadku gdy port morski sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, **w regionie najbardziej oddalonym lub na obszarze słabo zaludnionym, które nie są wystarczająco połączone bezpośrednio** z siecią elektroenergetyczną, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Cele dotyczące dostarczania LNG w portach morskich

Poprawka

Cele dotyczące dostarczania LNG **i innych paliw alternatywnych** w portach morskich

Poprawka 119

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Państwa członkowskie zapewniają, by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, umożliwiając poruszanie się morskich statków po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają, by do dnia 1 stycznia 2025 r. w portach morskich sieci bazowej TEN-T, o których mowa w ust. 2, utworzono odpowiednią liczbę punktów tankowania LNG, **wodoru i amoniaku**, umożliwiając poruszanie się morskich statków po całej sieci bazowej TEN-T. W razie potrzeby państwa członkowskie współpracują z sąsiednimi państwami członkowskimi, aby zapewnić odpowiednie pokrycie sieci bazowej TEN-T.

Poprawka 120

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania LNG, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka

2. W swoich krajowych ramach polityki państwa członkowskie wskazują porty morskie sieci bazowej TEN-T, które oferują dostęp do punktów tankowania LNG, **wodoru i amoniaku**, o których mowa w ust. 1, również z uwzględnieniem **istniejących punktów zaopatrzenia w LNG, a także** rzeczywistych potrzeb rynkowych i rozwoju sytuacji na rynku.

Poprawka 121

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. W przypadku gdy port lotniczy sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T znajduje się na wyspie, która nie jest bezpośrednio połączona z siecią elektroenergetyczną, lub w regionie najbardziej oddalonym, ust. 1 nie ma zastosowania do czasu powstania takiego połączenia lub pojawienia się wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii, lub jeśli koszty są nieproporcjonalne do korzyści, w tym korzyści środowiskowych.

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Do dnia 1 stycznia 2024 r. każde państwo członkowskie, **wraz z organami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi**, przygotowuje i przesyła Komisji projekt krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury. **Krajowe ramy polityki opierają się na szczegółowych udziałach w rynku i w ruchu, w szczególności dla ruchu tranzytowego, oraz monitorowaniu danych i obejmują szczegółowe prognozy rynkowe.**

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze

Poprawka

a) ocena istniejącego stanu i przyszłego rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze

transportu oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną;

transportu oraz ocena rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, obejmująca dostęp intermodalny do infrastruktury paliw alternatywnych i – w stosownych przypadkach – ciągłość transgraniczną, **a także mobilność i dostępność w regionach najbardziej oddalonych oraz między nimi a lądem kontynentalnym;**

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) ocena tego, w jaki sposób działania te zostaną wdrożone w pełnej zgodności z zasadami „efektywność energetyczna przede wszystkim”, „nie czyn poważnych szkód” i „nie szkodzić spójności” podczas podejmowania decyzji dotyczących planowania i inwestycji w odniesieniu do rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych; w szczególności państwa członkowskie biorą pod uwagę efektywność możliwą do osiągnięcia między innymi poprzez przestawienie się na inne paliwo, w tym efektywność energetyczną różnych technologii bezemisyjnych „od źródła do koła”, przesunięcie międzygałęziowe, większe wykorzystanie transportu publicznego, wzrost mobilności współdzielonej, optymalne rozmieszczenie infrastruktury ładowania i tankowania oraz optymalne wykorzystanie takiej infrastruktury; państwa członkowskie wskazują również, w jaki sposób ich ramy krajowe nie hamują procesu konwergencji lub nie przyczyniają się do tworzenia dysproporcji regionalnych;

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) środki mające zapewnić, aby rozwój ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania, a także środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi, w szczególności transportu publicznego, był przystępny cenowo i dostępny dla wszystkich;

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1 – litera k

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie;

k) środki mające na celu usunięcie ewentualnych przeszkód w odniesieniu do planowania infrastruktury paliw alternatywnych, wydawania zezwoleń i udzielania zamówień w tym zakresie **oraz ograniczenie czasu, jaki upływa od złożenia pierwszego wniosku do faktycznego wdrożenia, do maksymalnie 6 miesięcy, z należyтым uwzględnieniem konsultacji z zainteresowanymi stronami i procedur oceny oddziaływania na środowisko;**

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1 – litera k a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ka) środki służące zapewnieniu, by gęstość ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych dostępnej na poziomie krajowym uwzględniała gęstość zaludnienia i i flotę pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w danym

Poprawka 128

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 1 – litera n

Tekst proponowany przez Komisję

n) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura LNG i zasilanie energią elektryczną z łądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności infrastruktury wodoru, amoniaku i energii elektrycznej;

Poprawka

n) plan rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich, innej niż infrastruktura LNG i zasilanie energią elektryczną z łądu przeznaczoną dla statków morskich, w szczególności infrastruktury wodoru, **paliw opartych na wodorze**, amoniaku i energii elektrycznej;

Poprawka 129

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Przygotowując projekt krajowych ram polityki, państwa członkowskie mogą odstąpić od obowiązkowych celów krajowych określonych w art. 4, pod warunkiem że opiera się to na całościowym uzasadnieniu. Takie odstępstwa nie mogą stanowić więcej niż 15 % tych celów.

Poprawka 130

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały potrzeby poszczególnych rodzajów transportu istniejących na ich terytorium, w tym rodzajów transportu, w przypadku

Poprawka

2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały **dysproporcje regionalne oraz** potrzeby poszczególnych **regionów i** rodzajów transportu istniejących na ich terytorium **i**

których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych.

w regionach, w tym rodzajów transportu, w przypadku których istnieją ograniczone alternatywy dla paliw kopalnych, **oraz by infrastruktura ładowania propagowała przesunięcie międzygałęziowe i transport multimodalny.**

Poprawka 131

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Państwa członkowskie współpracują z odpowiednimi operatorami systemów dystrybucyjnych w zakresie przygotowywania ich krajowych ram polityki w odniesieniu do rozwoju punktów ładowania.

Poprawka 132

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, **w stosownych przypadkach**, interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron.

3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron, **w szczególności dostawców infrastruktury transportowej i energetycznej. Organy regionalne i lokalne są angażowane w rozwój infrastruktury paliw alternatywnych.**

Poprawka 133

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie uwzględniają w swoich ramach polityki dysproporcje regionalne oraz zwracają szczególną uwagę na regiony słabiej rozwinięte (na poziomie NUTS 2).

Komisja powinna przyjąć konieczne środki w celu zapewnienia współpracy z państwami trzecimi, zwłaszcza kandydującymi do członkostwa w UE oraz państwami trzecimi, w których znajdują się korytarze transportowe łączące państwa członkowskie.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych są zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE.

Poprawka

5. Środki wsparcia dla infrastruktury paliw alternatywnych są ***dostosowane do celu klimatycznego UE dotyczącego osiągnięcia neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. i są zgodne z odpowiednimi zasadami pomocy państwa określonymi w TFUE. Państwa członkowskie dopilnowują, aby zostały przedsięwzięte wystarczające publiczne środki wsparcia na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na obszarach słabo zaludnionych i oddalonych, które są mniej atrakcyjne dla inwestycji prywatnych ze względu na mniejsze przepływy ruchu i mniejszy popyt na ładowanie.***

Poprawka 135

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Każde państwo członkowskie podaje swój projekt krajowych ram polityki do wiadomości publicznej i ***na wczesnym etapie zapewnia społeczeństwu możliwości faktycznego*** udziału w przygotowywaniu projektu krajowych ram polityki.

Poprawka

6. Każde państwo członkowskie podaje swój projekt krajowych ram polityki do wiadomości publicznej i ***zapewnia, aby władze publiczne, w szczególności regionalne i lokalne, otrzymały wczesne i skuteczne możliwości*** udziału w przygotowywaniu projektu krajowych ram polityki.

Poprawka 136

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) polityk i środków związanych z celami ogólnymi i szczegółowymi państw członkowskich.

Poprawka

b) polityk i środków związanych z celami ogólnymi i szczegółowymi państw członkowskich ***oraz ich rozmieszczeniem geograficznym w regionach danych państw członkowskich.***

Poprawka 137

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Jeżeli państwo członkowskie postanawia skorzystać z możliwości odstąpienia od obowiązkowych krajowych celów ogólnych określonych w ust. 1a, Komisja ocenia również powody takiego odstąpienia i może zwrócić się do państwa członkowskiego o przedstawienie dodatkowych wyjaśnień.

Poprawka 138

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co **trzy lata**, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. **Ocenę** udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

Poprawka 139

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 4

Poprawka

3. Organ regulacyjny państwa członkowskiego **we współpracy z zainteresowanymi operatorami systemów dystrybucyjnych** ocenia, najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co **rok**, w jaki sposób dzięki rozmieszczeniu i eksploatacji punktów ładowania pojazdy elektryczne mogłyby dodatkowo zwiększyć elastyczność systemu energetycznego, w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym, oraz przyczynić się do większego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Organ uwzględnia w ocenie wszystkie rodzaje punktów ładowania, zarówno publicznych, jak i prywatnych, oraz przedstawia zalecenia dotyczące typu, technologii uzupełniającej i rozmieszczenia geograficznego w celu ułatwienia użytkownikom włączenia swoich pojazdów elektrycznych do systemu. **Ocena obejmuje politykę cenową i inne aspekty istotne dla konsumentów zgodnie z art. 13 oraz** udostępnia się **ją** publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie wprowadzają, w stosownych przypadkach, odpowiednie środki w celu rozmieszczenia dodatkowych punktów ładowania i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1. Operatorzy systemów uwzględniają ocenę i środki w planach rozwoju sieci, o których mowa w art. 32 ust. 3 i art. 51 dyrektywy (UE) 2019/944.

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. Na podstawie informacji uzyskanych od operatorów systemów przesyłowych i operatorów systemów dystrybucyjnych organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia – najpóźniej do dnia 30 czerwca 2024 r., a następnie okresowo co trzy lata – potencjalny wkład dwukierunkowego ładowania w zwiększenie udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym. Ocena udostępnia się publicznie. Na podstawie wyników oceny państwa członkowskie, **po zaangażowaniu wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron, w tym operatorów punktów ładowania i dostawców rozwiązań, wprowadzają** odpowiednie środki w celu dostosowania dostępności rozmieszczenia punktów dwukierunkowego ładowania, zarówno w miejscach publicznych, jak i prywatnych, i uwzględniają je w swoim sprawozdaniu z postępów, o którym mowa w ust. 1.

Poprawka 140

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 3 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) aspektów istotnych dla konsumentów zgodnie z art. 13 i 14.

Poprawka 141

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) liczby ogólnodostępnych punktów

b) liczby ogólnodostępnych punktów

tankowania wodoru;

tankowania wodoru *i innych paliw odnawialnych*;

Poprawka 142

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) liczby punktów tankowania LNG w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka

e) liczby punktów tankowania LNG, *wodoru i amoniaku* w portach morskich i śródlądowych sieci bazowej TEN-T oraz sieci kompleksowej TEN-T;

Poprawka 143

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera j

Tekst proponowany przez Komisję

j) punktów tankowania i ładowania dla transportu kolejowego.

Poprawka

j) punktów tankowania i ładowania dla *floty* transportu kolejowego *i transportu publicznego*;

Poprawka 144

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 4 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ja) infrastruktury paliw alternatywnych na wyspach i w regionach najbardziej oddalonych;

Poprawka 145

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Należy udostępnić właściwe, spójne i jasne informacje dotyczące pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. Informacje te muszą być dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium. Niniejszy wymóg ma zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych i ich instrukcji obsługi w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostały wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.

Poprawka 146

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – wprowadzenie**

Tekst proponowany przez Komisję

2. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu. Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Poprawka 147

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i**

Poprawka

1. Należy udostępnić właściwe, spójne, **przejrzyste** i jasne informacje dotyczące pojazdów silnikowych, które mogą być regularnie tankowane poszczególnymi paliwami wprowadzonymi na rynek lub ładowane w punktach ładowania. Informacje te muszą być dostępne w instrukcjach obsługi pojazdów silnikowych, w punktach tankowania paliwa i punktach ładowania, na pojazdach silnikowych oraz w placówkach handlu pojazdami silnikowymi na ich terytorium. Niniejszy wymóg ma zastosowanie do wszystkich pojazdów silnikowych i ich instrukcji obsługi w przypadku gdy te pojazdy silnikowe zostały wprowadzone na rynek po dniu 18 listopada 2016 r.

Poprawka

2. Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania i tankowania paliw lub, zgodnie z poczynionymi między nimi ustaleniami, właściciele tych punktów zapewniają dostępność danych statycznych i dynamicznych dotyczących obsługiwanej przez nich infrastruktury paliw alternatywnych i umożliwiają bezpłatny dostęp do tych danych poprzez krajowe punkty dostępu ***i pojedynczy europejski punkt dostępu***. Udostępnia się następujące rodzaje danych:

Tekst proponowany przez Komisję

(i) położenie geograficzne punktu ładowania lub tankowania paliw;

Poprawka

(i) położenie geograficzne punktu ładowania lub tankowania paliw **oraz obiekty wokół punktu ładowania lub tankowania**;

Poprawka 148

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) liczbę złączy;

Poprawka

(ii) liczbę **i dostępność** złączy;

Poprawka 149

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

(iii) liczbę miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami;

Poprawka

(iii) liczbę miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami **i o ograniczonej mobilności**;

Poprawka 150

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Dane dynamiczne określone w lit. c) niniejszego ustępu powinny być udostępniane dokładnie i w czasie rzeczywistym w odstępach czasu nie dłuższych niż jedna godzina, wraz z prognozami, jeżeli są one dostępne.

Poprawka 151

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷.

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka 152

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Państwa członkowskie zapewniają wszystkim zainteresowanym stronom dostępność danych na otwartych i niedyskryminujących zasadach za pośrednictwem krajowego punktu dostępu zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁶⁷ **oraz w systemie europejskich punktów dostępu, a także dbają o publiczne udostępnienie informacji do wykorzystania przez innych uczestników rynku i dostawców usług, z należyтым poszanowaniem wymogów ochrony danych. Państwa członkowskie zapewniają, aby operatorzy ogólnodostępnych punktów lądowania przekazywali dane, w szczególności dane dotyczące cen, krajowym organom regulacyjnym i organowi ds. przejrzystości rynku.**

⁶⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1).

Poprawka

ca) ustanowienia pojedynczego punktu dostępu do 2024 r.

Poprawka 153

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten **jest komitetem** w **rozumieniu rozporządzenia** (UE) nr 182/2011.

Poprawka

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten **składa się z szerokiego grona zainteresowanych stron, w tym organizacji społeczeństwa obywatelskiego i konsumentów, oraz przedstawicieli państw członkowskich zgodnie z rozporządzeniem** (UE) nr 182/2011.

Poprawka 154

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 21a

Kompensacja obciążeń regulacyjnych
Najpóźniej jeden rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja przedstawi, zgodnie ze swoim komunikatem w sprawie stosowania zasady „jedno więcej – jedno mniej”, wnioski dotyczące skompensowania obciążeń regulacyjnych wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem w drodze zmiany lub usunięcia określonych w innych rozporządzeniach UE przepisów, które generują koszty przestrzegania przepisów w odnośnych sektorach.

Poprawka 155

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Przegląd

Sprawozdanie i przegląd

Poprawka 156

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia i w stosownych przypadkach przedstawi wniosek dotyczący jego zmiany, ***ustanawiając cele dotyczące rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych, proporcjonalne do upowszechniania nowych alternatywnych paliw neutralnych dla klimatu.***

Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 31 grudnia 2029 r., a następnie co trzy lata do 2050 r., sprawozdanie z wyników oceny niniejszego rozporządzenia, ze szczególnym uwzględnieniem skutków niniejszego rozporządzenia dla funkcjonowania jednolitego rynku, konkurencyjności odnośnych sektorów oraz skali ucieczki emisji.

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE	
Odsyłacze	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 13.9.2021	
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	REGI 13.9.2021	
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Bronis Ropè 27.9.2021	
Rozpatrzenie w komisji	10.2.2022	15.3.2022
Data przyjęcia	21.4.2022	
Wynik głosowania końcowego	+: 18	–: 15
	0: 7	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Erik Bergkvist, Stéphane Bijoux, Rosanna Conte, Rosa D’Amato, Christian Doleschal, Raffaele Fitto, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Joachim Kuhs, Nora Mebarek, Martina Michels, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Andželika Anna Możdżanowska, Niklas Nienaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Tsvetelina Penkova, Caroline Roose, André Rougé, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Valdemar Tomaševski	
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Álvaro Amaro, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Stelios Kypouropoulos, Jan Olbrycht, Bronis Ropè, Yana Toom	

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

18	+
NI	Chiara Gemma
Renew	Stéphane Bijoux, Alin Mituța, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Yana Toom
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Erik Bergkvist, Josianne Cutajar, Mónica Silvana González, Nora Mebarek, Tsvetelina Penkova
The Left	Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaß, Caroline Roose, Bronis Ropë

15	-
ECR	Raffaele Fitto, Elzbieta Kruk, Anđelika Anna Mozdżanowska, Valdemar Tomaševski
ID	Joachim Kuhs
PPE	Álvaro Amaro, Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Tom Berendsen, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrey Novakov, Jan Olbrycht

7	0
ID	Matteo Adinolfi, Rosanna Conte, Alessandro Panza, André Rougé
PPE	Stelios Kypouropoulos
Renew	Ondřej Knotek
The Left	Martina Michels

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

Tytuł	Rozmieszczanie infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenie dyrektywy 2014/94/UE Parlamentu Europejskiego i Rady		
Odsyłacze	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)		
Data przedstawienia w PE	15.7.2021		
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 13.9.2021		
Komisje opiniodawcze Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	REGI 13.9.2021
Sprawozdawcy Data powołania	Ismail Ertug 26.10.2021		
Rozpatrzenie w komisji	1.12.2021	14.3.2022	19.4.2022
Data przyjęcia	3.10.2022		
Wynik głosowania końcowego	+: -: 0:	36 2 6	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Roberts Zīle		
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Leila Chaibi, Nicola Danti, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Dorien Rookmaker, Annalisa Tardino, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Jörgen Warborn		
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Iuliu Winkler		
Data złożenia	4.10.2022		

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

36	+
NI	Mario Furore
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind
THE LEFT	Leila Chaïbi, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jutta Paulus

2	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier

6	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Roberts Zīle
ID	Paolo Borchia, Annalisa Tardino

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się