KOMISJA
EUROPEJSKA

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

ANNEXES 1 to 4

ZAŁĄCZNIKI

do

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Komisji

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

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

ZAŁĄCZNIK I

Sprawozdawczość

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

1. określanie celu:

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

   – pojazdów drogowych lekkich, osobno dla pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów hybrydowych typu *plug-in* i pojazdów napędzanych wodorem;

   – pojazdów drogowych ciężkich, osobno dla pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów napędzanych wodorem;

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

   – infrastruktury ładowania elektrycznego pojazdów lekkich: liczba stacji ładowania i moc wyjściowa (klasyfikacja stacji ładowania zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia);

   – rozwoju niedostępnych publicznie stacji ładowania pojazdów lekkich;

   – infrastruktury ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich: liczba stacji ładowania i moc wyjściowa;

   – rozwoju niedostępnych publicznie stacji ładowania pojazdów ciężkich;

   – stacji tankowania wodoru: liczba stacji tankowania, przepustowość stacji tankowania i zapewnione złącze;

   – stacji tankowania LNG przy drogach: liczba stacji tankowania i ich przepustowość;

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

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

   – zasilania energią elektryczną z lądu w portach śródlądowych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, w tym lokalizacji (port) i przepustowości;

   – zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju: liczba instalacji w poszczególnych portach lotniczych bazowej i kompleksowej sieci TEN-T;

   – innych krajowych celów ogólnych i szczegółowych, w odniesieniu do których nie istnieją ogólnounijne obowiązkowe krajowe cele ogólne. W przypadku infrastruktury paliw alternatywnych w portach morskich i lotniczych oraz w przypadku kolei należy zgłaszać lokalizację i przepustowość/rozmiar instalacji;

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

3. wskaźnik osiągnięcia celów krajowych w dziedzinie rozwoju paliw alternatywnych w różnych rodzajach transportu (drogowym, kolejowym, wodnym i lotniczym),

   – 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;

   – w przypadku punktów ładowania należy określić stosunek pomiędzy infrastrukturą ogólnodostępną a prywatną;

   – rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich;

4. środki prawne: informacje na temat środków prawnych, które mogą obejmować środki ustawodawcze, wykonawcze lub administracyjne wspierające rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych, takie jak pozwolenia budowlane, pozwolenia na budowę miejsc parkingowych, certyfikacja przedsiębiorstw pod względem wpływu ich działalności na środowisko i koncesje na stacje paliw;

5. informacje o środkach z zakresu polityki wspierających realizację krajowych ram polityki, obejmujących:

   – bezpośrednie bodźce do nabywania środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi lub do budowania infrastruktury;

   – dostępność bodźców podatkowych służących promowaniu środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi i właściwej infrastruktury paliw alternatywnych;

   – wykorzystywanie zamówień publicznych dla wspierania paliw alternatywnych, w tym wykorzystywanie wspólnych zamówień;

   – zachęty niefinansowe po stronie popytu, na przykład dostęp na zasadach preferencyjnych do stref ograniczonego ruchu, polityka parkingowa i specjalne pasy ruchu;

6. wsparcie publiczne dla rozwoju i produkcji, w tym:

   – roczny budżet publiczny przeznaczony na rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje transportu (drogowy, kolejowy, wodny i lotniczy);

   – roczny budżet publiczny przeznaczony na wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi, w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje transportu;

   – rozważenie wszelkich konkretnych potrzeb w początkowej fazie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;

7. badania naukowe, rozwój technologiczny i demonstracje; roczny budżet publiczny przeznaczony na wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i demonstracji związanych z paliwami alternatywnymi, w podziale na paliwa kopalne i odnawialne oraz rodzaje transportu.

ZAŁĄCZNIK II

Specyfikacje techniczne

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

1.1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla pojazdów silnikowych: punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017.

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

– punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla pojazdów elektrycznych muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza typu 2 opisane w normie EN 62196-2:2017;

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

1.3. Punkty ładowania bezprzewodowego pojazdów silnikowych określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/[…/…] uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do norm dla punktów ładowania bezprzewodowego pojazdów silnikowych.

1.4. Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów silnikowych kategorii L określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2019/1745.

1.5. Punkty ładowania bezprzewodowego przeznaczone dla autobusów elektrycznych określone w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2021/[…/…] uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do norm dla punktów ładowania bezprzewodowego pojazdów silnikowych.

1.6. Specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w pojazdach silnikowych.

1.7. Specyfikacje techniczne dotyczące złącza do ładowania pojazdów ciężkich (ładowanie prądem stałym).

1.8. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podczas postoju.

1.9. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania pojazdów ciężkich podczas postoju.

1.10. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania samochodów osobowych i pojazdów lekkich podczas jazdy.

1.11. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania pojazdów ciężkich podczas jazdy.

1.12. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania autobusów elektrycznych podczas postoju.

1.13. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania autobusów elektrycznych podczas jazdy.

1.14. Specyfikacje techniczne dotyczące systemu dróg elektrycznych w zakresie zasilania pojazdów ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pomocą pantografu.

1.15. Specyfikacje techniczne dotyczące systemu dróg elektrycznych w zakresie zasilania samochodów osobowych, pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących.

1.16. Specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w pojazdach kategorii L.

1.17. W miarę możliwości specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w samochodach osobowych i pojazdach lekkich.

1.18. W miarę możliwości specyfikacje techniczne dotyczące wymiany akumulatorów w pojazdach ciężkich.

1.19. Specyfikacje techniczne dotyczące stacji ładowania w celu zapewnienia dostępu użytkownikom z niepełnosprawnościami.

2. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji w ekosystemie ładowania pojazdów elektrycznych

2.1. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania (komunikacja na linii pojazd–sieć).

2.2. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między punktem ładowania a systemem zarządzania punktami ładowania (komunikacja wewnętrzna).

2.3. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między operatorem punktu ładowania, dostawcami usług w zakresie elektromobilności i platformami do e-roamingu.

2.4. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między operatorem punktu ładowania a operatorami systemu dystrybucyjnego.

3. Specyfikacje techniczne dotyczące dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego

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

3.2. Czystość wodoru wydawanego przez punkty tankowania wodoru musi być zgodna ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normie ISO 14687:2019.

3.3. W punktach tankowania wodoru muszą być stosowane algorytmy i sprzęt zgodne ze specyfikacją ISO 19880-1:2020 dotyczącą tankowania wodoru w stanie gazowym.

3.4. Złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania wodoru w stanie gazowym muszą być zgodne z normą ISO 17268:2020 dotyczącą urządzeń podłączających służących do tankowania wodoru w stanie gazowym w pojazdach silnikowych.

3.5. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich.

3.6. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących ciekły wodór dla pojazdów ciężkich.

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

4.1. Zasilanie statków morskich energią elektryczną z lądu, w tym projekt, instalacja i próby systemów, muszą być zgodne ze specyfikacjami technicznymi normy IEC/ISO/IEEE 80005-1:2019 dotyczącymi, odpowiednio, wysoko- i niskonapięciowego zasilania z lądu.

4.2. Zasilanie statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu musi być zgodne z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/1745.

4.3. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania akumulatorów statków morskich z lądu, przewidujące połączenia międzysystemowe i interoperacyjność systemów dla statków morskich.

4.4. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej z lądu, przewidujące połączenia międzysystemowe i interoperacyjność systemów dla statków żeglugi śródlądowej.

4.5. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsu komunikacyjnego port–sieć w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z lądu oraz w systemach ładowania akumulatorów statków morskich.

4.6. Specyfikacje techniczne dotyczące interfejsu komunikacyjnego port–sieć w zautomatyzowanym zasilaniu energią elektryczną z lądu oraz w systemach ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej.

4.7. W miarę możliwości specyfikacje techniczne dotyczące wymiany i ładowania akumulatorów statków żeglugi śródlądowej w stacjach na lądzie.

5. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania wodoru na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej.

5.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania gazowego (sprężonego) wodoru dla statków morskich napędzanych wodorem.

5.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania gazowego (sprężonego) wodoru dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych wodorem.

6. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania metanolu na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej.

6.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania metanolu odnawialnego dla statków morskich napędzanych metanolem.

6.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania metanolu odnawialnego dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych metanolem.

7. Specyfikacje techniczne dotyczące bunkrowania amoniaku na potrzeby transportu morskiego i żeglugi śródlądowej.

7.1. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania amoniaku odnawialnego dla statków morskich napędzanych amoniakiem.

7.2. Specyfikacje techniczne dotyczące punktów tankowania i bunkrowania amoniaku odnawialnego dla statków żeglugi śródlądowej napędzanych amoniakiem.

8. Specyfikacje techniczne dla punktów tankowania gazu ziemnego

8.1. Punkty tankowania pojazdów silnikowych sprężonym gazem ziemnym (CNG) muszą być zgodne z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/1745.

8.2. Złącza/pojemniki CNG muszą być zgodne z regulaminem EKG ONZ nr 110 (który odnosi się do normy ISO 14469:2017).

8.3. Punkty tankowania pojazdów silnikowych LNG muszą być zgodne z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/1745.

8.4. Punkty tankowania statków żeglugi śródlądowej lub statków morskich LNG muszą być zgodne z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/1745.

9. Specyfikacje techniczne związane z oznakowaniem paliwa

9.1. Etykieta „Paliwa – Identyfikacja zgodności pojazdu – Graficzna forma informacji dla konsumenta" musi być zgodna z normą EN 16942:2016+A1:2021.

9.2. Etykieta „Identyfikacja kompatybilności pojazdów z infrastrukturą – Znaki graficzne informujące konsumenta o ładowaniu pojazdów elektrycznych (EV)" musi być zgodna z normą EN 17186.

9.3. Wspólna metodyka porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych ustanowiona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/732.

ZAŁĄCZNIK III

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

1. W sprawozdawczości dotyczącej upowszechniania pojazdów elektrycznych państwa członkowskie muszą stosować następujące kategorie:

   – pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, oddzielnie kategorie M1, N1, M2/3 i N2/3

   – pojazdy elektryczne hybrydowe typu *plug-in*, oddzielnie kategorie M1, N1, M2/3 i N2/3.

2. W sprawozdawczości dotyczącej upowszechniania punktów ładowania państwa członkowskie muszą stosować następujące kategorie:

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

3. Następujące dane należy podawać oddzielnie dla infrastruktury ładowania przeznaczonej dla pojazdów lekkich i dla pojazdów ciężkich:

   – liczbę punktów ładowania należy podać dla każdej z kategorii określonych w pkt 2;

   – liczbę stacji ładowania w podziale na te same kategorie co punkty ładowania;

   – łączną zagregowaną moc wyjściową stacji ładowania;

– liczbę stacji niedziałających w 50 % dni dostępnych w danym roku.

ZAŁĄCZNIK IV

Tabela korelacji

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

Artykuł 13	