

Środa, 19 października 2022 r.

P9_TA(2022)0368

Rozmieszczanie infrastruktury paliw alternatywnych *I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 19 października 2022 r. 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)) ⁽¹⁾

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2023/C 149/14)

Poprawka 1**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 1***Tekst proponowany przez Komisję*

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE ⁽⁴³⁾ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy ⁽⁴⁴⁾ 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)0789.

Poprawka

- (1) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE ⁽⁴³⁾ określono ramy rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W komunikacie Komisji w sprawie stosowania tej dyrektywy ⁽⁴⁴⁾ 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)0789.

⁽¹⁾ Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0234/2022).

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

- (3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁽⁴⁶⁾ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁽⁴⁷⁾ 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) 2019/631⁽⁴⁶⁾ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁽⁴⁷⁾ 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).

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 3
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

- (4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation ⁽⁴⁸⁾ i FuelEU Maritime ⁽⁴⁹⁾ 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)0561.

⁽⁴⁹⁾ COM(2021)0562.

Poprawka

- (4) Inicjatywy ReFuelEU Aviation ⁽⁴⁸⁾ i FuelEU Maritime ⁽⁴⁹⁾ 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. **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)0561.

⁽⁴⁹⁾ COM(2021)0562.

Środa, 19 października 2022 r.

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. 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.

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 **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.

Środa, 19 października 2022 r.

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) **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.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (6a) **Ważne jest, aby w odniesieniu do technologii niezbędnych do osiągnięcia neutralności klimatycznej przestrzegać ogólnych zasad neutralności technologicznej i zasady „efektywność 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

Środa, 19 października 2022 r.

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 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

- (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, należy 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 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 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 **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 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 pozasieciowej. 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, gospodarczą i terytorialną między nimi.**

Środa, 19 października 2022 r.

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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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) Jej wdrożenie w państwach członkowskich zapewniłoby instalację odpowiedniej liczby ogólnodostępnych **stałych, pozasieciowych lub mobilnych** punktów ładowania **w sposób sprzyjający równowadze terytorialnej i podróžom 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 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (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

Środa, 19 października 2022 r.

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)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (11c) *Komisja powinna zastanowić się nad koniecznością uwzględnienia w wymogach dotyczących infrastruktury ładowania obsługi rowerów ze wspomaganie 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

Tekst proponowany przez Komisję

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. 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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.*

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 17

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. **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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 **i racjonalnie ekonomicznie** – oraz zapewniać, aby systemy te spełniały wymogi określone w art. 20 dyrektywy (UE) 2019/944.

(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) 2019/944.

Środa, 19 października 2022 r.

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 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 **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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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 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.
- (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 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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/UE⁽⁵³⁾ – 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.

⁽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

- (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/UE⁽⁵³⁾ – 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).

Środa, 19 października 2022 r.

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) 2021/1153^(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 (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17).

^(1b) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/240 z dnia 10 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument Wsparcia Technicznego (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 1).

^(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 (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38).

^(1d) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 60).

Środa, 19 października 2022 r.

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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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 klimatu⁽⁵⁴⁾. 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.

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 klimatu⁽⁵⁴⁾. 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)0301.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 31
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 1315/2013⁽⁵⁵⁾ – 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

(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 1315/2013⁽⁵⁵⁾ – 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).

Środa, 19 października 2022 r.

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 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

(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 33**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 28 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

(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

Środa, 19 października 2022 r.

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

- (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

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 36
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję

- (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 powinien być dostępny. Oznacza to, że wymogi dostępności określone w załącznikach I i III do dyrektywy (UE) 2019/882⁽⁵⁷⁾ 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

- (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) 2019/882⁽⁵⁷⁾ 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).

Środa, 19 października 2022 r.

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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 łądu towarzyszyły przepisy nakazujące statkom korzystanie z energii elektrycznej pobieranej z łądu 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 łądu, 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 łądu 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 kotwiczowisku w energię elektryczną pobieraną z łądu.

Środa, 19 października 2022 r.

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 łądu 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

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 łądu. 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.

- (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 łądu. 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.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 44

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. **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.

Środa, 19 października 2022 r.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 szczególne 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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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 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

(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 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 **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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 podmiotami działającymi w sektorze prywatnym, które powinny odgrywać kluczową rolę we wspieraniu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

- (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.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 52
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 41 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁽⁵⁸⁾ 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**.

⁽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).

- (42) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁽⁵⁸⁾ 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 **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).

Środa, 19 października 2022 r.

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

- (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.**

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 44

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 prezentowane 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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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. Dane należy zatem dostarczać zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁽⁵⁹⁾ 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 **jako dane otwarte** zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE⁽⁵⁹⁾ 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 207 z 6.8.2010, s. 1).

Środa, 19 października 2022 r.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 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.

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, **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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 udziałem Komisji i państw członkowskich do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki oraz ich późniejszego wdrożenia i powiązanych działań Komisji.

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 **wielopoziomym 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 **bezemisyjnych**”:

- a) „paliwa alternatywne wykorzystywane w **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:

Środa, 19 października 2022 r.

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

Poprawka

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

17) „system dróg elektrycznych” oznacza instalację fizyczną wzdłuż drogi umożliwiająca **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;

Środa, 19 października 2022 r.

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;

Środa, 19 października 2022 r.

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;

Środa, 19 października 2022 r.

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**;

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 81

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 urzędnika**;

Poprawka

58) „zasilanie energią elektryczną z lądu” oznacza zasilanie zacumowanych statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej w energię elektryczną z instalacji nabrzeżnych za pośrednictwem **znormalizowanych instalacji stałych, pływających lub mobilnych**;

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 66 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

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

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;

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 odsetek w całej przewidywanej flocie pojazdów lekkich, jaki stanowią lekkie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym w tym państwie członkowskim, wynosi mniej niż 1 %;**

Środa, 19 października 2022 r.

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

Środa, 19 października 2022 r.

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 %;

Środa, 19 października 2022 r.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 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

Poprawka

(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;

(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;

Środa, 19 października 2022 r.

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

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:*

(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

skreśla się

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 (UE) 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 **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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 31 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 31 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;

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

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;

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 116

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 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

- 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

Poprawka 118

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 zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej **600** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **150** kW;

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 **1 400** 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

- 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 **3 500** kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej **350** kW;

Środa, 19 października 2022 r.

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 rozważa, 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

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).

Środa, 19 października 2022 r.

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 (UE) 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

Poprawka

- 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:

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, umożliwiających 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 najmniej jednego z poniższych:

skreśla się

Środa, 19 października 2022 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) czytnika kart płatniczych;

(ii) urzędzeń posiadających funkcję płatności bezdotykowych, umożliwiających odczyt co najmniej kart płatniczych.

Poprawka 131

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).**

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

Poprawka

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

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

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.

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, **a także zapewniają dostępność usługi e-roamingu** w każdym ogólnodostępnym punkcie ładowania, który prowadzą i w którym udostępniają automatyczne uwierzytelnianie.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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:**

Poprawka

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 **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.

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 **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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 **połączonymi punktami ładowania**.

7. Od **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]** operatorzy punktów ładowania zapewniają, aby wszystkie **nowo instalowane lub modernizowane** ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą, były cyfrowo **połączone, wyłącznie 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

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.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 **150** km. Ciekły wodór udostępnia się na ogólnodostępnych stacjach tankowania paliw oddalonych od siebie o maksymalnie **450** km.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 152**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 6 – ustęp 1 a (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję**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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 (UE) 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**.

Środa, 19 października 2022 r.

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

3. Operatorzy punktów tankowania 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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).

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 164

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

aa) **zawinięć 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

Poprawka 166

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Poprawka 167

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 **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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

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, **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.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 odladania 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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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;**

Środa, 19 października 2022 r.

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

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 użytkownika samochodów osobowych;

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 użytkownika samochodów osobowych **oraz taksówek**;

Środa, 19 października 2022 r.

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

Poprawka

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

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

Poprawka

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

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

Środa, 19 października 2022 r.

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;

Środa, 19 października 2022 r.

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

Poprawka

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;

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

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 197

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit 2 – litera p

Tekst proponowany przez Komisję

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 **zostaną** zelektryfikowane.

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**;

Środa, 19 października 2022 r.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 międzygłazowe 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 społeczną transformację.

Środa, 19 października 2022 r.

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 rozmieścić 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

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

Poprawka 206

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

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

Środa, 19 października 2022 r.

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

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

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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.**

Środa, 19 października 2022 r.

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

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, 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 odpowiedzialnej 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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

5. Komisja **zapewnia pomoc techniczną i doradcą 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 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

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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. Ocena ta obejmuje ocenę:

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 członkowskie. Ocena ta obejmuje ocenę:

Poprawka 223

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 15 – ustęp 4 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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;**

Środa, 19 października 2022 r.

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.

Środa, 19 października 2022 r.

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 o wynikach 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.

^(1a) 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.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 230

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

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. **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 należyście 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.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 232

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

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. **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**

Środa, 19 października 2022 r.

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:

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 238**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i**

Tekst proponowany przez Komisję

(i) położenie geograficzne punktu ładowania lub tankowania paliw;

Poprawka

(i) położenie geograficzne punktu 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

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

Poprawka

Poprawka 240**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a – podpunkt i b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

(ib) **oświetlenie podczas ładowania w porze nocnej;**

Poprawka

Poprawka 241**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – podpunkt ii**

Tekst proponowany przez Komisję

(ii) rodzaj złącza;

Poprawka

(ii) rodzaj **i dostępność** złącza;

Poprawka 242**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 – litera b – podpunkt iv**

Tekst proponowany przez Komisję

(iv) moc wyjściową (kW);

Poprawka

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

Środa, 19 października 2022 r.

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/nie używany);

(ii) dostępność (w użytku/nie używany), **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

(iiib) **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

(iiic) **możliwość inteligentnego ładowania;**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 248**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(iiid) akceptowane metody płatności;***Poprawka 249****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c – podpunkt iii e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(iiie) 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.

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 252

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/UE⁽⁶⁷⁾.

⁽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, **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/UE⁽⁶⁷⁾.

⁽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 punktem 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.

Środa, 19 października 2022 r.

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.**

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 258

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 7 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

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

Poprawka

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.

Środa, 19 października 2022 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 rozważa 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:

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 263

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

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

Poprawka

— 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

— 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;

Poprawka

— 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

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

Poprawka

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

Środa, 19 października 2022 r.

Poprawka 267**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik I – akapit 1 – punkt 1 – litera b – tiret 11 b (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 punktów tankowania wodoru i punktów ładowania elektrycznego pociągów;

- 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 postoju, 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

Poprawka

- rozwój infrastruktury paliw alternatywnych w węzłach miejskich;

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

Środa, 19 października 2022 r.

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.