



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.11.2019 r.  
COM(2019) 598 final

**SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie wykonywania uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych  
powierzonych Komisji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady  
2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw  
alternatywnych**

# **SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

## **w sprawie wykonywania uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych powierzonych Komisji na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych**

### **1. WPROWADZENIE**

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych<sup>1</sup> ustanawia minimalne wymagania dotyczące rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz punktów tankowania gazu ziemnego (LNG i CNG) i wodoru. Art. 4 ust. 4, art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 2 i art. 6 ust. 9 dyrektywy stanowią, że takie punkty ładowania i tankowania paliwa oddane do użytku lub odnawiane po dniu 18 listopada 2017 r. muszą być zgodne co najmniej ze specyfikacjami technicznymi określonymi w załączniku II do dyrektywy.

Zgodnie z art. 8 dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w:

- art. 4 ust. 14 w celu:
  - a) uzupełnienia tego artykułu i załącznika II pkt 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 i 1.8, tak aby wprowadzić wymóg zgodności infrastruktury, która ma zostać oddana do użytku lub odnowiona, ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normach, które mają zostać opracowane przez odnośne europejskie organizacje normalizacyjne<sup>2</sup>;
  - b) aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych, które są lub mają zostać określone w załączniku II pkt 1, w przypadku gdy normy te są zastępowane nowymi ich wersjami przyjętymi przez odpowiednie europejskie lub międzynarodowe organizacje normalizacyjne;
- art. 5 ust. 3 w celu aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w załączniku II pkt 2, w przypadku gdy normy te są zastępowane nowymi ich wersjami przyjętymi przez odnośne organizacje normalizacyjne;
- art. 6 ust. 11 w celu:
  - a) uzupełnienia tego artykułu i załącznika II pkt 3.1, 3.2 i 3.4, tak aby wprowadzić wymóg zgodności infrastruktury, która ma zostać oddana do użytku

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

<sup>2</sup> Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) i Europejski Komitet Normalizacyjny Elektrotechniki (CENELEC).

lub odnowiona, ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w normach, które mają zostać opracowane przez odnośne europejskie organizacje normalizacyjne;

b) aktualizacji odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych, które są lub mają zostać określone w załączniku II pkt 3, w przypadku gdy normy te są zastępowane nowymi ich wersjami przyjętymi przez odpowiednie europejskie lub międzynarodowe organizacje normalizacyjne;

art. 6 ust. 12, aby określić:

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

Dyrektywa 2014/94/UE określa już minimalne specyfikacje techniczne w odniesieniu do niektórych części sieci infrastruktury paliw alternatywnych, w tym w odniesieniu do:

- punktów ładowania o normalnej i dużej mocy przeznaczonych dla pojazdów silnikowych (załącznik II pkt 1.1 i 1.2),
- zasilania statków morskich energią elektryczną z lądu (załącznik II pkt 1.7),
- punktów tankowania wodoru przeznaczonych dla pojazdów silnikowych (załącznik II pkt 2),
- złączy/pojemników sprężonego gazu ziemnego (CNG) (załącznik II pkt 3.3).

Przepisy te pomogły już zapewnić pewność inwestycji na rynku. W załączniku II do dyrektywy wskazuje się jednak dalsze potrzeby dotyczące ustanowienia specyfikacji technicznych w obszarach, w których nie ma jeszcze odniesień do obowiązujących norm, w tym w przypadku:

- punktów ładowania bezprzewodowego przeznaczonych dla pojazdów silnikowych (załącznik II pkt 1.3),
- wymiany akumulatorów w pojazdach silnikowych (załącznik II pkt 1.4),
- punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów silnikowych kategorii L (załącznik II pkt 1.5),
- punktów ładowania przeznaczonych dla autobusów elektrycznych (załącznik II pkt 1.6),
- zasilania jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu (załącznik II pkt 1.8),

- punktów tankowania LNG przeznaczonych dla jednostek żeglugi śródlądowej, statków morskich i pojazdów silnikowych (załącznik II pkt 3.1 i 3.2),
- punktów tankowania CNG przeznaczonych dla pojazdów silnikowych (załącznik II pkt 3.4).

Ponadto obowiązujące już specyfikacje techniczne dotyczące:

- punktów tankowania wodoru na wolnym powietrzu (załącznik II pkt 2.1),
- czystości wodoru wydawanego przez punkty tankowania wodoru (załącznik II pkt 2.2),
- algorytmów i sprzętu stosowanych do tankowania wodoru (załącznik II pkt 2.3),
- złączy dla pojazdów silnikowych stosowanych do tankowania wodoru w stanie gazowym (załącznik II pkt 2.4) oraz
- złączy/pojemników CNG (załącznik II pkt 3.3)

zaktualizowano, gdyż odpowiednie europejskie organizacje normalizacyjne przyjęły nowe wersje stosowanych norm.

## **2. PODSTAWA PRAWNA**

Niniejsze sprawozdanie jest wymagane na mocy art. 8 ust. 2 dyrektywy 2014/94/UE.

W niniejszym sprawozdaniu Komisja informuje Parlament Europejski i Radę o rozporządzeniach delegowanych Komisji, które przyjęto lub które mają zostać przyjęte w celu uzupełnienia lub zmiany odniesień do norm, o których mowa w pkt 1.5, 1.8, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3 i 3.4 specyfikacji technicznych określonych w załączniku II do dyrektywy.

## **3. WYKONYWANIE PRZEKAZANYCH UPRAWNIENÍ**

A. Pismem z dnia 13 lipca 2017 r. CEN–CENELEC poinformował Komisję o normach, jakie zalecił w celu uzupełnienia lub zmiany specyfikacji technicznych określonych w pkt 1.5, 1.8, 2.4 i 3.1 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, co dotyczy:

- normy EN 62196-2 „Wtyczki, gniazda wtyczkowe, złącza pojazdowe i wtyki pojazdowe – Przewodowe ładowanie pojazdów elektrycznych – Część 2: Wymagania dotyczące zgodności wymiarowej i zamienności wyrobów prądu przemiennego z zestykami tulejkowo-kołkowymi” oraz normy IEC 60884-1 „Gniazda wtyczkowe i wtyczki do użytku domowego i podobnego – Część 1: Wymagania ogólne”, które należy stosować do tych punktów ładowania, w zależności od źródła ładowania lub trybu ładowania,

w odniesieniu do punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów silnikowych kategorii L w celu uzupełnienia załącznika II pkt 1.5,

- normy EN 15869-2 „Statki żeglugi śródlądowej – Połączenie elektryczne z lądem, prąd trójfazowy 400 V, do 63 A, 50 Hz – Część 2: Przyłącze lądowe, wymagania dotyczące bezpieczeństwa” w celu uzupełnienia załącznika II pkt 1.8 w odniesieniu do zasilania jednostek żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu,
- normy EN ISO 17268 „Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem” w celu zmiany załącznika II pkt 2.4 w odniesieniu do złączy do tankowania wodoru,
- normy EN ISO 20519 „Statki i technika morska – Specyfikacja tankowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym” w celu uzupełnienia załącznika II pkt 3.1 w odniesieniu do jednostek żeglugi śródlądowej lub statków morskich.

Po przeprowadzeniu konsultacji z grupą ekspertów Komisji „Forum Zrównoważonego Transportu” oraz po poinformowaniu Parlamentu Europejskiego i Rady o tych konsultacjach Komisja Europejska przyjęła rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674 z dnia 17 listopada 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego na potrzeby transportu wodnego, oraz zmieniające tę dyrektywę w odniesieniu do złączy dla pojazdów silnikowych stosowanych do tankowania wodoru w stanie gazowym<sup>3</sup>.

Przedmiotowe rozporządzenie delegowane określa następujące przepisy:

- 1) Publicznie dostępne punkty ładowania prądem przemiennym do 3,7 kVA przeznaczone dla elektrycznych pojazdów drogowych kategorii L w celu zapewnienia interoperacyjności są wyposażone w co najmniej jedno z następujących urządzeń:
  - a. gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 3a opisane w normie EN 62196-2 (do ładowania w trybie 3);
  - b. gniazda wyjściowe i złącza zgodne z normą IEC 60884 (do ładowania w trybie 1 lub 2).

Publicznie dostępne punkty ładowania na prąd przemienny powyżej 3,7 kVA przeznaczone dla elektrycznych pojazdów drogowych kategorii L w celu zapewnienia interoperacyjności są wyposażone w co najmniej gniazda wyjściowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2.

---

<sup>3</sup> Dz.U. L 114 z 4.5.2018, s. 1–3, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2018.114.01.0001.01.POL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2018.114.01.0001.01.POL)

- 2) Urządzenia do zasilania energią elektryczną z lądu statków żeglugi śródlądowej są zgodne z normą EN 15869-2 „Statki żeglugi śródlądowej – Połączenie elektryczne z lądem, prąd trójfazowy 400 V, do 63 A, 50 Hz – Część 2: Przyłącze lądowe, wymagania dotyczące bezpieczeństwa”.
- 3) Punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego dla statków żeglugi śródlądowej lub statków morskich, które nie są objęte Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeksem IGC) są zgodne z normą EN ISO 20519.
- 4) Złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania wodoru w stanie gazowym muszą być zgodne z normą EN ISO 17268 „Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem”.

B. W następstwie wniosków otrzymanych od pojedynczych państw członkowskich i Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR), dotyczących technicznej aktualizacji i uzupełniania rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/674 z dnia 17 listopada 2017 r., a także w związku z pismem CEN-CENELEC z dnia 26 listopada 2018 r., w którym poinformowano Komisję o nowych zmianach w zakresie normalizacji infrastruktury tankowania gazu ziemnego i wodoru, Komisja w dniu 13 sierpnia 2019 r. przyjęła nowe rozporządzenie delegowane<sup>4</sup> w celu uchylecia rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/674 z dnia 17 listopada 2017 r. oraz uwzględnienia wyżej wymienionych aktualizacji i uzupełnień, a także nowych zmian w normalizacji infrastruktury tankowania gazu ziemnego i wodoru.

We wspomnianym rozporządzeniu delegowanym Komisji:

- uzupełnia się pkt 1.5 poprzez uwzględnienie norm – w zależności od źródła ładowania lub trybu ładowania – w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, a mianowicie:
  - normę EN 62196-2 „Wtyczki, gniazda wtyczkowe, złącza pojazdowe i wtyki pojazdowe – Przewodowe ładowanie pojazdów elektrycznych – Część 2: Wymagania dotyczące zgodności wymiarowej i zamienności wyrobów prądu przemiennego z zestykami tulejkowo-kołkowymi” oraz
  - normę IEC 60884-1 „Gniazda wtyczkowe i wtyczki do użytku domowego i podobnego – Część 1: Wymagania ogólne” należy stosować do tych punktów ładowania;
- uzupełnia się załącznik II pkt 1.8 poprzez uwzględnienie normy dotyczącej zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu, a mianowicie:
  - normy EN 15869-2 „Statki żeglugi śródlądowej – Połączenie elektryczne z lądem, prąd trójfazowy 400 V, do 63 A, 50 Hz – Część 2: Przyłącze

---

<sup>4</sup> C(2019) 5960 final.

lądowe, wymagania dotyczące bezpieczeństwa” lub normy EN 16840 „Statki żeglugi śródlądowej – Lądowe przyłącze elektryczne, prąd trójfazowy 400 V, 50 Hz i co najmniej 250 A”, w zależności od wymagań dotyczących energii,

- zmienia się załącznik II pkt 2.1 i 2.3 poprzez uwzględnienie normy europejskiej EN 17127 „Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dystrybuujące gazowy wodór i stosowane procedury tankowania”,
- zmienia się załącznik II pkt 2.2 poprzez uwzględnienie normy europejskiej EN 17124 „Paliwo wodorowe – Specyfikacja produktu i zapewnienie jakości – Zastosowania polimerowych ogniw paliwowych (PEM) dla pojazdów drogowych”,
- zmienia się załącznik II pkt 2.4 poprzez uwzględnienie normy europejskiej EN ISO 17268 „Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem”,
- uzupełnia się załącznik II pkt 3.1 poprzez uwzględnienie normy dotyczącej punktów tankowania LNG przeznaczonych dla statków morskich i statków żeglugi śródlądowej, a mianowicie:
  - normy EN ISO 20519 „Statki i technika morska – Specyfikacja tankowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym”, która będzie miała zastosowanie do statków morskich nieobjętych Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeksem IGC),
  - normy EN ISO 20519 (części 5.3–5.7), która będzie miała zastosowanie do statków żeglugi śródlądowej,
- uzupełnia się załącznik II pkt 3.2 poprzez uwzględnienie elementów normy europejskiej EN ISO 16924 „Stacje tankowania gazu ziemnego – Stacje LNG do tankowania pojazdów” dotyczących interoperacyjności, w tym ciśnienia tankowania i stosowanych złączy,
- zmienia się załącznik II pkt 3.3 poprzez wprowadzenie wymogu, zgodnie z którym norma europejska EN ISO 14469 „Pojazdy drogowe – Złącze do tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)” musi mieć zastosowanie do złączy i pojemników CNG,
- uzupełnia się załącznik II pkt 3.4 poprzez uwzględnienie elementów normy europejskiej EN ISO 16923 „Stacje tankowania gazu ziemnego – Stacje CNG do tankowania pojazdów” dotyczących interoperacyjności, w tym ciśnienia tankowania.

Projekt rozporządzenia delegowanego Komisji był opublikowany na portalu poświęconemu lepszemu stanowieniu prawa w okresie od dnia 15 marca 2019 r. do dnia 12 kwietnia 2019 r. Do Komisji wpłynęły informacje zwrotne od 10 respondentów.

Ponadto na różnych etapach przygotowywania rozporządzenia delegowanego Komisji zasięgnięto opinii ekspertów z państw członkowskich będących członkami „Forum Zrównoważonego Transportu”.

Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane Komisji w dniu 13 sierpnia 2019 r.<sup>5</sup> Zgodnie z art. 8 ust. 5 dyrektywy 2014/94/UE skonsultowano się z Radą i Parlamentem Europejskim, które nie wniosły sprzeciwu. Przedmiotowe rozporządzenie delegowane Komisji wchodzi zatem w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 22 października 2019 r. Rozporządzenie to stosuje się od dnia 12 listopada 2021 r.

Ponadto na czwarty kwartał 2020 r. przewidziano przyjęcie nowego rozporządzenia delegowanego Komisji w celu uzupełnienia specyfikacji technicznych w odniesieniu do pkt 1.3 (ładowanie bezprzewodowe pojazdów silnikowych) i pkt 1.6 (punkty ładowania przeznaczone dla autobusów elektrycznych) załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.

Komisja nie zamierza uwzględnić w wyżej zapowiedzianym rozporządzeniu delegowanym Komisji specyfikacji technicznych dotyczących załącznika II pkt 1.4 (wymiana akumulatorów w pojazdach silnikowych), ponieważ odpowiednia europejska organizacja normalizacyjna jest zdania, że norma ta nie stanowi priorytetu dla przemysłu UE.

#### **4. WNIOSEK ORAZ PERSPEKTYWY NA PRZYSZŁOŚĆ**

Komisja zwraca się do Parlamentu Europejskiego i Rady o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem.

---

<sup>5</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/1745 z dnia 13 sierpnia 2019 r. uzupełniające i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu, dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego i dostarczania gazu ziemnego na potrzeby transportu drogowego i wodnego oraz uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674 (Dz.U. L 268 z 22.10.2019, s. 1).