

AFIR

Przewodnik po rozporządzeniu
Parlamentu Europejskiego i Rady
w sprawie rozwoju infrastruktury
paliw alternatywnych



Szanowni Państwo,

po około 2 latach od przedstawienia pierwszego projektu AFIR w ramach pakietu „Fit for 55” Rada UE zatwierdziła ostateczny kształt nowego rozporządzenia, które ma potencjał by stać się przełomowym impulsem dla rozbudowy infrastruktury ładowania w Unii Europejskiej.

AFIR, który – jako rozporządzenie – nie wymaga implementacji do prawa krajowego, wejdzie w życie już w I połowie 2024 r. Nowy akt prawny nakłada na każde państwo członkowskie bardzo ambitne wymagania w zakresie rozbudowy infrastruktury, z których kluczowym jest obowiązek dostosowania łącznej mocy ogólnodostępnych stacji ładowania do liczby zarejestrowanych samochodów z napędem elektrycznym (na każdy BEV powinno przypadać 1,3 kW, a na każdy PHEV 0,8 kW). Biorąc pod uwagę prognozowany, bardzo dynamiczny rozwój rynku e-mobility w Polsce oznacza to, że już za niecałe 3 lata moc infrastruktury ładowania w Polsce będzie musiała wzrosnąć niemal 5-krotnie względem 2022 r. To olbrzymie wyzwania dla wszystkich interesariuszy sektora e-mobility, z administracją rządową na czele.

AFIR zawiera również m.in. wymogi co do instalacji stref ładowania dla pojazdów lekkich i ciężkich wzdłuż sieci TEN-T, wyposażania ładowarek w terminale płatnicze czy funkcjonalności z zakresu smart charging, obowiązki dotyczące informowania o cenach za usługi ładowania, a także raportowania przez państwa członkowskie.

Celem niniejszego przewodnika jest zaprezentowanie w przystępnej, infograficznej formie najważniejszych założeń AFIR z perspektywy kierowców, operatorów oraz państw członkowskich.

Serdecznie zapraszam do lektury,

Maciej Mazur

Dyrektor Zarządzający, PSPA

Prezydent, AVERE

Czym jest AFIR?

AFIR



Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady
w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych
i uchylenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady
2014/94/UE

Obowiązywanie AFIR



Rozpoczęcie
stosowania
przepisów AFIR

 **13 kwietnia**
2024 r.



Bezpośrednie
obowiązywanie
przepisów AFIR
niewyznaczających
celów

Brak potrzeby
wprowadzania
przepisów polskich



Zastąpienie przez
regulacje AFIR
sprzecznych z AFIR
przepisów Ustawy
o elektromobilności
i paliwach alternatywnych

Podstawowe definicje

Dostawca usług w zakresie mobilności

Osoba prawna, która świadczy usługi za wynagrodzeniem na rzecz użytkownika końcowego, w tym sprzedaje usługi ładowania



Operator punktu ładowania

Podmiot odpowiedzialny za zarządzanie punktem ładowania i jego obsługę, świadczący usługę ładowania na rzecz użytkowników końcowych, w tym w imieniu i na rzecz dostawcy usług w zakresie mobilności



Sieć bazowa TEN-T

Sieć zdefiniowana w art. 38 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013



Sieć kompleksowa TEN-T

Sieć zdefiniowana w art. 9 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013



Wzdłuż sieci TEN-T

Oznacza w przypadku stacji ładowania pojazdów elektrycznych, że znajdują się one przy sieci TEN-T lub w odległości do 3 km od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T, a w przypadku stacji tankowania wodoru – przy sieci TEN-T lub w odległości do 10 km od najbliższego zjazdu z drogi TEN-T



Pojazd ciężki – HDV

Pojazd silnikowy kategorii M2, M3, N2 lub N3 zgodnie z Rozporządzeniem 2018/858



Pojazd lekki – LDV

Pojazd silnikowy kategorii M1 lub N1 zgodnie z Rozporządzeniem 2018/858



Pojazd elektryczny o napędzie bateryjnym

Pojazd elektryczny napędzany wyłącznie silnikiem elektrycznym, niewyposażony w dodatkowe źródło napędu



Podstawowe definicje

Pojazd elektryczny

Pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno nieperyferyjne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz



Pojazd hybrydowy typu plug-in

Pojazd elektryczny wyposażony w konwencjonalny silnik spalinowy połączony z elektrycznym układem napędowym, który można ładować z wykorzystaniem zewnętrznego źródła energii elektrycznej



Bezpieczny i chroniony parking

Parking dostępny dla kierowców wykonujących przewóz rzeczy lub osób, który uzyskał odpowiedni certyfikat zgodny z Rozporządzeniem Komisji 2022/1012



Węzeł miejski

Obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, znajdująca się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego



Ogólnodostępna infrastruktura paliw alternatywnych

Infrastruktura paliw alternatywnych znajdująca się na terenie lub w obiektach dostępnych dla ogółu społeczeństwa, niezależnie od tego, czy znajdują się one 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



Usługa ładowania

Sprzedaż lub dostarczenie energii elektrycznej, wraz z powiązаныmi usługami, za pomocą ogólnodostępnego punktu ładowania



Ładowanie na zasadzie ad hoc

Usługa ładowania nabyta 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



Tankowanie paliw na zasadzie ad hoc

Usługa tankowania paliw nabyta przez użytkownika końcowego bez konieczności zarejestrowania się u operatora danego punktu tankowania paliw, zawarcia z nim pisemnej umowy lub nawiązania z nim dłuższych stosunków handlowych wykraczających poza zwykły zakup usługi



Podstawowe definicje

Cena ad hoc

Cena fakturowana przez operatora punktu ładowania użytkownikowi końcowemu za ładowanie na zasadzie ad hoc



Płatność umowna

Płatność z tytułu korzystania z usługi ładowania pobierana od użytkownika końcowego przez dostawcę usług w zakresie mobilności na podstawie umowy zawartej między użytkownikiem końcowym a dostawcą usług w zakresie mobilności



Inteligentne ładowanie

Operacja ładowania, w której intensywność dostarczania energii elektrycznej do akumulatora jest korygowana w czasie rzeczywistym na podstawie informacji otrzymywanych w ramach komunikacji elektronicznej



Strefa ładowania

Co najmniej jedna stacja ładowania w określonej lokalizacji



Stacja ładowania

Fizyczna instalacja w określonej lokalizacji, składająca się z co najmniej jednego punktu ładowania

Punkt ładowania

Stały lub ruchomy, podłączony do sieci lub niepodłączony do sieci interfejs fizyczny służący do przesyłania energii elektrycznej do pojazdu elektrycznego, który może być wyposażony w jedno lub więcej złączy różnych rodzajów, 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



Połączony cyfrowo punkt ładowania

Punkt ładowania, który może wysyłać i odbierać informacje w czasie rzeczywistym oraz komunikować się dwukierunkowo z siecią elektroenergetyczną i pojazdem elektrycznym oraz który można zdalnie monitorować i kontrolować, co obejmuje między innymi zdalne rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania oraz pomiar przepływów energii elektrycznej



Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Moc ogólnodostępnych stacji ładowania

1

Moc ogólnodostępnych stacji ładowania proporcjonalna do liczby zarejestrowanych EV



1,3 kW mocy

/ każdy lekki BEV



0,8 kW mocy

/ każdy lekki PHEV

2

Nałożony na państwa członkowskie **obowiązek wypełnienia powyższych wymogów na koniec każdego roku, począwszy od roku 2024**

3

Udział lekkich BEV zarejestrowanych w kraju $\geq 15\%$:



Możliwość wykazania przez państwo członkowskie, że dalsze stosowanie wymogów jest niekorzystne i nieuzasadnione



Możliwość uzyskania pozwolenia Komisji Europejskiej na stosowanie niższych wymogów



Termin wydawania decyzji przez KE: **6 miesięcy**

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć bazowa TEN-T

Do końca _____ **2025**



Moc każdej strefy ładowania:

≥ 400 kW

z czego co najmniej

1 punkt ładowania o mocy **≥ 150 kW**



Ogólnodostępne strefy ładowania
na każdym kierunku podróży



Ogólnodostępne strefy ładowania
maksymalnie co 60 km

Do końca _____ **2027**



Moc każdej strefy ładowania:

≥ 600 kW

z czego co najmniej

2 punkty ładowania o mocy **≥ 150 kW**

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć kompleksowa TEN-T

Do końca **2027**



Co najmniej wzdłuż **50%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania

≥ 300 kW

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 150 kW



Ogólnodostępne strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**



Ogólnodostępne strefy ładowania **maksymalnie co 60 km**

Do końca **2030**



Wzdłuż **100%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania

≥ 300 kW

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 150 kW

Do końca **2035**



Wzdłuż **100%** długości kompleksowej sieci TEN-T moc każdej strefy ładowania

≥ 600 kW

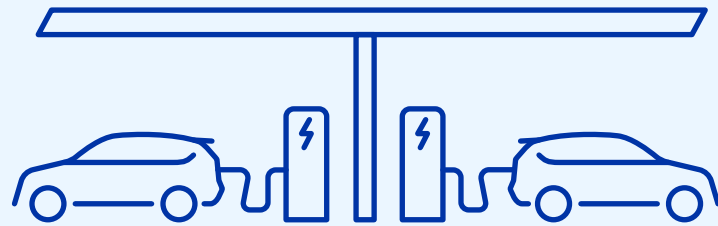
z czego co najmniej **2 punkty** ładowania o mocy

≥ 150 kW

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania

Ogólne wymogi dla sieci TEN-T



Możliwość uruchomienia jednej, ogólnodostępnej strefy ładowania dla obu kierunków ruchu, jeśli:

- Jest łatwo dostępna z obu stron drogi
- Jest odpowiednio oznakowana
- Spełniono analogiczne jak dla 2 kierunków wymogi w zakresie:
 - odległości
 - łącznej mocy strefy ładowania
 - liczby oraz mocy punktów ładowania

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania

Odstępstwa

Możliwość postanowienia o obniżeniu celów przez państwa członkowskie, gdy:



- Natężenie ruchu na drodze w sieci TEN-T

< 8500 LDV

na dobę

- Brak uzasadnienia społeczno-ekonomicznego

Wymagana notyfikacja odstępstwa do Komisji Europejskiej:



- **Co 2 lata**

ponowna weryfikacja zasadności odstępstwa

Dopuszczalne odstępstwa:



- Obsługiwanie przez ogólnodostępną strefę ładowania obu kierunków jazdy pod warunkiem:
 - łączna moc ogólnodostępnych stref ładowania, liczby punktów ładowania i ich mocy spełnione jak dla 1 kierunku ruchu oraz
 - strefa ładowania odpowiednio oznakowana i łatwo dostępna z obu kierunków jazdy
- Obniżenie łącznej mocy ogólnodostępnych stref ładowania **do 50%** pod warunkiem:
 - obsługiwania tylko 1 kierunku ruchu oraz
 - spełniania wymogów dotyczących maksymalnej odległości między strefami ładowania, liczby punktów ładowania i mocy pojedynczych punktów ładowania

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eLDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania

Odstępstwa

Możliwość postanowienia o obniżeniu celów przez państwa członkowskie, gdy:



- ➔ Natężenie ruchu na drodze w sieci TEN-T

< 3000 LDV

na dobę

Wymagana notyfikacja odstępstwa do Komisji Europejskiej:



- ➔ **Co 2 lata**

ponowna weryfikacja zasadności odstępstwa

Dopuszczalne odstępstwa:



- ➔ Zwiększenie odległości pomiędzy ogólnodostępnymi strefami ładowania

do 100 km

pod warunkiem, że odległość między strefami ładowania jest odpowiednio oznakowana

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć bazowa TEN-T

Do końca **2025**



Na co najmniej **15%** długości sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1400 kW każda

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW



Strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**

Do końca **2027**



Na co najmniej **50%** sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 2800 kW każda

z czego co najmniej **2 punkty** ładowania o mocy

≥ 350 kW

Do końca **2030**



Maksymalnie **co 60 km** obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 3600 kW każda

z czego co najmniej **2 punkty** ładowania o mocy

≥ 350 kW

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania – sieć kompleksowa TEN-T

Do końca **2025**



Na co najmniej **15%** długości sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1400 kW każda

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW



Strefy ładowania **na każdym kierunku podróży**

Do końca **2027**



Na co najmniej **50%** sieci TEN-T obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1400 kW każda

z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW

Do końca **2030**



Maksymalnie **co 100 km** obowiązek funkcjonowania stref ładowania o mocy

≥ 1500 kW każda

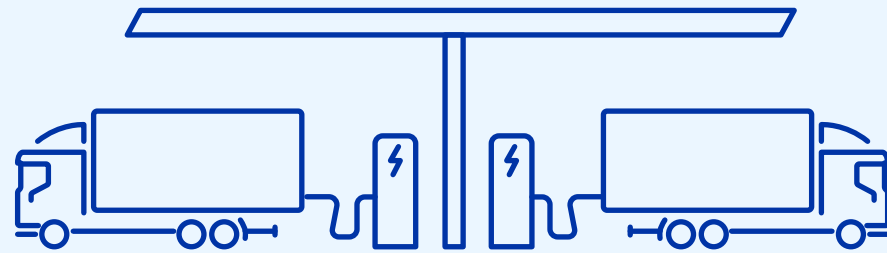
z czego co najmniej **1 punkt** ładowania o mocy

≥ 350 kW

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania

Ogólne wymogi dla sieci TEN-T



Możliwość uruchomienia jednej, ogólnodostępnej strefy ładowania dla obu kierunków ruchu, jeśli:

- Jest łatwo dostępna z obu stron drogi
- Jest odpowiednio oznakowana
- Spełniono analogiczne jak dla 2 kierunków wymogi w zakresie:
 - odległości
 - łącznej mocy strefy ładowania
 - liczby oraz mocy punktów ładowania

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania

Odstępstwa

Możliwość postanowienia o obniżeniu celów przez państwa członkowskie, gdy:



- Natężenie ruchu na drodze w sieci TEN-T

< 2000 HDV

na dobę

- Brak uzasadnienia społeczno-ekonomicznego

Wymagana notyfikacja odstępstwa do Komisji Europejskiej:



- **Co 2 lata**

ponowna weryfikacja zasadności odstępstwa

Dopuszczalne odstępstwa:



- Obsługiwanie przez ogólnodostępną strefę ładowania obu kierunków jazdy pod warunkiem:
 - łączna moc ogólnodostępnych stref ładowania, liczby punktów ładowania i ich mocy spełnione jak dla 1 kierunku ruchu oraz
 - strefa ładowania odpowiednio oznakowana i łatwo dostępna z obu kierunków jazdy
- Obniżenie łącznej mocy ogólnodostępnych stref ładowania **do 50%** pod warunkiem:
 - obsługiwania tylko 1 kierunku ruchu oraz
 - spełniania wymogów dotyczących maksymalnej odległości między strefami ładowania, liczby punktów ładowania i mocy pojedynczych punktów ładowania

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stref ładowania

Odstępstwa

Możliwość postanowienia o obniżeniu celów przez państwa członkowskie, gdy:



- Natężenie ruchu na drodze w sieci bazowej TEN-T

< 800 HDV

na dobę

Wymagana notyfikacja odstępstwa do Komisji Europejskiej:



- **Co 2 lata**

ponowna weryfikacja zasadności odstępstwa

Dopuszczalne odstępstwa:



- Zwiększenie odległości pomiędzy ogólnodostępnymi strefami ładowania

do 100 km

pod warunkiem, że odległość między strefami ładowania jest odpowiednio oznakowana

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Parkingi bezpieczne i chronione

Do końca _____ **2027**



Na każdym bezpiecznym i chronionym parkingu co najmniej

2 ogólnodostępne stacje ładowania

dla eHDV o mocy

≥ 100 kW każda

Do końca _____ **2030**



Na każdym bezpiecznym i chronionym parkingu co najmniej

4 ogólnodostępne stacje ładowania

dla eHDV o mocy

≥ 100 kW każda

Cele w zakresie infrastruktury ładowania dla eHDV

Węzły miejskie

Do końca _____ **2025**



W każdym węźle miejskim ogólnodostępne punkty ładowania dla eHDV o mocy łącznej

≥ 900 kW

każda stacja ładowania o mocy

≥ 150 kW

Do końca _____ **2030**



W każdym węźle miejskim ogólnodostępne punkty ładowania dla eHDV o mocy łącznej

≥ 1800 kW

każda stacja ładowania o mocy

≥ 150 kW

Wymogi względem operatorów ogólnodostępnej infrastruktury ładowania

Płatności

Od 13 kwietnia 2024 r. wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania, które prowadzą operatorzy punktów ładowania, umożliwiają użytkownikom końcowym ładowanie pojazdów elektrycznych na zasadzie

ad hoc



W punktach ładowania oddanych do użytku od 13 kwietnia 2024 r. zapewnienie przez OOSŁ możliwości płatności ad hoc przez co najmniej:

- Czytniki kart płatniczych
- Urządzenia do płatności bezdotykowych obsługujących co najmniej karty płatnicze
- Urządzenia korzystające z internetu i umożliwiające bezpieczne płatności, np. QR (w przypadku ogólnodostępnych punktów ładowania o mocy poniżej 50 kW)

Od początku 2027 r.

We wszystkich ogólnodostępnych punktach ładowania o mocy **co najmniej 50 kW** zainstalowanych wzdłuż i na sieci TEN-T lub na parkingach bezpiecznych i chronionych zapewnienie przez OOSŁ możliwości płatności przez co najmniej:

- czytniki kart płatniczych
- urządzenia do płatności bezdotykowych obsługujących co najmniej karty płatnicze

Wymogi względem operatorów ogólnodostępnej infrastruktury ładowania

≥ 50 kW



Zapewnienie przez OOSŁ możliwości płatności ad hoc



Płatności związane z ceną ad hoc:

- Dokonywane na podstawie ceny za kWh
- Możliwość połączenia z opłatą za minutę



Nałożony na OOSŁ obowiązek informowania na stacjach ładowania o cenach ad hoc tak aby:

- Użytkownik je znał przed rozpoczęciem sesji ładowania
- Ułatwić porównanie cen



Ceny:

- Rozsądne
- Łatwo i wyraźnie porównywalne
- Przejrzyste
- Niedyskryminujące

(obowiązek dotyczy punktów ładowania oddanych do użytku od 13 kwietnia 2024 r.)

(obowiązek dotyczy punktów ładowania oddanych do użytku od 13 kwietnia 2024 r.)

Wymogi względem operatorów ogólnodostępnej infrastruktury ładowania

< 50 kW



Zapewnienie przez OOSŁ możliwości płatności ad hoc



Nałożony na OOSŁ obowiązek zapewnienia w sposób jasny i łatwy dostępu do informacji o cenie ad hoc, w tym o wszystkich składnikach ceny, na wszystkich ogólnodostępnych stacjach ładowania, tak aby:

- Użytkownik je znał przed rozpoczęciem sesji ładowania
- Ułatwić porównanie cen



Obowiązek prezentowania obowiązujących składników ceny w następującej kolejności:

- Cena za kWh
- Cena za minutę
- Cena za sesję
- Wszelkie inne składniki ceny, które mogą mieć zastosowanie



Ceny:

- Rozsądne
- Łatwo i wyraźnie porównywalne
- Przejrzyste
- Niedyskryminujące

Inne wymogi względem operatorów ogólnodostępnej infrastruktury ładowania



- 1** Zapewnienie przez operatorów punktów ładowania, oferujących automatyczne uwierzytelnianie w prowadzonych przez nich ogólnodostępnych punktach ładowania, **prawa użytkownikom końcowym do nieskorzystania z automatycznego uwierzytelniania** i zapewnienie im **możliwości ładowania pojazdu na zasadzie ad hoc** albo za pomocą innego, opartego na umowie, rozwiązania. Operatorzy punktów ładowania wyraźnie informują użytkowników końcowych o takiej możliwości i oferują korzystanie z niego w wygodny sposób w każdym prowadzonym przez nich ogólnodostępnym punkcie ładowania, w którym udostępniają automatyczne uwierzytelnianie.
- 2** Obowiązek **niestosowania różnych cen** wobec użytkowników końcowych i dostawców usług w zakresie mobilności, ani wobec różnych dostawców usług w zakresie mobilności
 → Możliwość różnicowania cen w przypadkach, gdy jest to proporcjonalne i obiektywnie uzasadnione
- 3** Nałożony na państwa członkowskie obowiązek **monitorowania rynku**, w szczególności **poprawności podawania i naliczania cen** za ładowanie
- 4** Do **14 października 2024 r.** zapewnienie, aby wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania były **punktami połączonymi cyfrowo**
- 5** Zapewnienie **możliwości inteligentnego ładowania** przez wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania zbudowane lub remontowane po **13 kwietnia 2024 r.**
- 6** Do **14 kwietnia 2025 r.** zapewnienie przez operatorów ogólnodostępnych punktów ładowania wyposażenia wszystkich obsługiwanych przez nich publicznie dostępnych punktów ładowania DC w **stały kabel do ładowania**

Cele w zakresie infrastruktury tankowania wodoru dla pojazdów drogowych

Rozmieszczenie ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru – sieć bazowa TEN-T

Do końca

2030



Wzdłuż sieci bazowej TEN-T obowiązek funkcjonowania ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru o projektowanej łącznej przepustowości

≥ 1 t / dzień

wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem

≥ 700 barów



Co najmniej jedna ogólnodostępna stacja tankowania wodoru **w każdym węźle miejskim**



Ogólnodostępne stacje tankowania wodoru maksymalnie co

200 km

Cele w zakresie infrastruktury tankowania wodoru dla pojazdów drogowych

Nałożony na każde państwo członkowskie

obowiązek określenia jasnej trajektorii prowadzącej do osiągnięcia celu na 2030 r. w ramach polityki krajowej

- ➔ Obowiązek przedstawienia jasnego celu orientacyjnego na 2027 r., zapewniającego wystarczający zasięg sieci w celu zaspokojenia rozwijających się potrzeb rynkowych

Nałożony na sąsiadujące państwa członkowskie

obowiązek zapewnienia nieprzekraczania maksymalnej odległości pomiędzy ogólnodostępnymi stacjami tankowania wodoru w przypadku transgranicznych odcinków sieci bazowej TEN-T

Nałożony na operatora ogólnodostępnej stacji tankowania paliw lub – jeżeli operator nie jest właścicielem – właściciela danej, ogólnodostępnej stacji

obowiązek zapewnienia przystosowania stacji do obsługi pojazdów lekkich i ciężkich

Cele w zakresie infrastruktury tankowania wodoru dla pojazdów drogowych

Odstępstwa

Możliwość postanowienia o obniżeniu celów przez państwa członkowskie, gdy:



- Natężenie ruchu na drodze w sieci bazowej TEN-T

< 2000 HDV

na dobę

- Brak uzasadnienia społeczno-ekonomicznego

Wymagana notyfikacja odstępstwa do Komisji Europejskiej:



- **Co 2 lata**

ponowna weryfikacja zasadności odstępstwa

Dopuszczalne odstępstwa:



- Obniżenie łącznej przepustowości ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru

do 50%

pod warunkiem spełniania wymogów dotyczących odległości i ciśnienia dystrybutorów

Krajowe ramy polityki

Nałożony na każde państwo członkowskie

obowiązek przygotowania i przedstawienia Komisji Europejskiej do końca 2024 r. propozycji krajowych ram polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju właściwej infrastruktury:

- Obowiązek wzięcia pod uwagę rekomendacji Komisji Europejskiej
- Wybrane, wymagane elementy:
 - Przegląd aktualnej sytuacji, perspektyw i planowanych inicjatyw w zakresie wdrażania infrastruktury
 - Krajowe cele ogólne i szczegółowe
 - Polityki i środki niezbędne do realizacji celów
 - Planowane i wdrożone przedsięwzięcia mające na celu osiągnięcie celów

Nałożony na każde państwo członkowskie

obowiązek przedkładania Komisji Europejskiej do końca 2027 r., a następnie co 2 lata, oddzielnego sprawozdania krajowego z postępów w sprawie wykonania krajowych ram polityki w łatwo czytelnej i zrozumiałej formie:

- Publiczne udostępnianie sprawozdania przez Komisję Europejską

Analitka i sprawozdawczość państw członkowskich



**Do czerwca 2024 r.,
a następnie co 3 lata**

Państwa członkowskie oceniają, w jaki sposób rozwój i funkcjonowanie punktów ładowania może ułatwić udział pojazdów elektrycznych w zwiększeniu elastyczności systemu energetycznego (w tym jaki jest ich udział w rynku bilansującym oraz wkład w zwiększenie wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych)



**Do 31 marca każdego
kolejnego roku**

Państwa członkowskie zgłaszają KE całkowitą zagregowaną moc wyjściową punktów ładowania, liczbę oddanych do użytku ogólnodostępnych punktów ładowania, a także liczbę zarejestrowanych pojazdów elektrycznych o napędzie baterijnym oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in zarejestrowanych na ich terytorium 31 grudnia poprzedniego roku



**Do 30 czerwca 2024 r.,
a następnie co 3 lata**

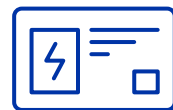
Na podstawie informacji uzyskanych od operatorów systemów przesyłowych i operatorów systemów dystrybucyjnych organ regulacyjny państwa członkowskiego ocenia potencjalny wkład dwukierunkowego ładowania w redukcję kosztów użytkowników i kosztów systemu oraz zwiększenie udziału energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w systemie elektroenergetycznym (ocenę udostępnia się publicznie)



Kody identyfikacyjne i udostępnianie danych

IDRO

Nałożony na każde państwo członkowskie **obowiązek wyznaczenia organizacji ds. rejestracji identyfikacji („IDRO”)** maksymalnie do **14 kwietnia 2025 r.**



→ Kompetencje IDRO:

→ Wydawanie numerów w celu identyfikacji OOSŁ i DUŁ



Do 14 kwietnia 2025 r. obowiązek bezpłatnego zapewnienia przez operatorów dostępności statycznych i dynamicznych danych dot. infrastruktury paliw alternatywnych obsługiwanych przez nich stacji poprzez odpowiednio utworzony interfejs programu aplikacyjnego (API)



→ Zakres udostępnianych danych:

1) Dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania:

1. Położenie geograficzne
2. Liczba złączy
3. Liczba stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami
4. Dane kontaktowe właściciela i operatora stacji ładowania i stacji tankowania
5. Godziny otwarcia

2) Dodatkowe dane statyczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania:

1. Kody identyfikacyjne, co najmniej operatora punktu ładowania
2. Rodzaj złącza
3. Rodzaj prądu (przemienny/stały)
4. Maksymalna moc wyjściowa (kW) stacji ładowania
5. Maksymalna moc wyjściowa (kW) punktu ładowania
6. Kompatybilność z typami pojazdów

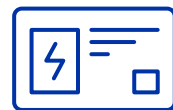
3) Dane dynamiczne dotyczące ogólnodostępnych punktów ładowania

1. Status operacyjny (sprawny/niesprawny)
2. Dostępność (w użytku/nieużywany)
3. Cena ad hoc
4. Energia elektryczna dostarczana w 100% ze źródeł odnawialnych (tak/nie)

Kody identyfikacyjne i udostępnianie danych

IDRO

Nałożony na każde państwo członkowskie **obowiązek wyznaczenia organizacji ds. rejestracji identyfikacji („IDRO”)** maksymalnie do **14 kwietnia 2025 r.**



- Stosowanie obowiązku do 14 kwietnia 2025 r.
- Zapewnienie przez państwa członkowskie do końca 2024 r. udostępniania danych w sposób otwarty i niedyskryminujący wszystkim użytkownikom danych takim jak:
 1. Organ publiczny
 2. Organ administracji drogowej
 3. Operator drogowy
 4. Operator punktu ładowania i tankowania paliwa
 5. Organizacja badawcza lub pozarządowa
 6. Dostawca usług w zakresie mobilności, (vii) platforma e-roamingu
 7. Dostawca map cyfrowych
 8. Inny podmiot zainteresowany wykorzystywaniem danych do dostarczania informacji, tworzenia usług lub prowadzenia badań lub analiz w zakresie infrastruktury paliw alternatywnych
- Ustanowienie przez Komisję Europejską do 2026 r. wspólnego europejskiego punktu dostępu, działającego jako portal danych ułatwiający dostęp do danych pochodzących z różnych krajowych punktów dostępu

WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA)

pspa.com.pl

PARTNER

The European Association for Electromobility (AVERE)

avere.org

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Filip Opoka, Jan Wiśniewski

Łukasz Witkowski
Dyrektor Operacyjny PSPA

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE ANALIZY PRAWNEJ

Octo Legal



AGREGACJA DANYCH

F5A New Mobility Research and Consulting



PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Magda Furmanek

Wszelkie prawa zastrzeżone

Warszawa, 2023



pspa.com.pl



avere.org