



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 24. 1. 2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 5 final}

{SWD(2013) 6 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT A CIELE NÁVRHU

Cieľom stratégie Európa 2020¹ – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu a jej hlavných iniciatív „Európa efektívne využívajúca zdroje“ a „Únia inovácií“ je riešiť také sociálne výzvy, ako je zmena klímy, nedostatok energie a zdrojov, a zvýšiť konkurencieschopnosť a dosiahnuť energetickú bezpečnosť efektívnejším využívaním zdrojov a energie. V súlade s touto stratégiou sa v bielej knihe „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“² predkladá výzva na ukončenie závislosti dopravy od ropy a vytýčil sa cieľ zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050 o 60 %. Vyhlasuje sa v nej, že Komisia vypracuje „udržateľnú stratégiu alternatívnych palív vrátane príslušných infraštruktúr“ (iniciatíva 24) a vydá „usmernenia a normy pre palivové infraštruktúry“ (iniciatíva 26).

V oznámení Komisie o európskej stratégii pre alternatívne palivá³ sa hodnotia hlavné možnosti dostupných alternatívnych palív, ktoré môžu nahradiť ropu a prispieť k zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravy, a navrhuje sa komplexný zoznam opatrení na podporu rozvoja trhu s alternatívnymi palivami v Európe, ktorý dopĺňa ostatné politiky na zníženie spotreby ropy a emisií skleníkových plynov z dopravy.

Hlavné možnosti alternatívnych palív sú elektrická energia, vodík, biopalivá, zemný plyn [vo forme stlačeného zemného plynu (CNG), skvapalneného zemného plynu (LNG) alebo skvapalňovania plynu (GTL)] a skvapalnený ropný plyn (LPG).

Nedostatočná infraštruktúra pre alternatívne palivá a chýbajúce spoločné technické špecifikácie pre rozhranie vozidla a infraštruktúry sa považujú za hlavné prekážky zavádzania alternatívnych palív na trh a ich prijatia zo strany spotrebiteľov.

Tento návrh smernice má za cieľ zabezpečiť vybudovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a uplatňovanie spoločných technických špecifikácií pre túto infraštruktúru v Únii. Jeho cieľom je uľahčiť fungovanie trhu a prispieť touto iniciatívou k hospodárskemu rastu v Európe.

2. KONZULTÁCIE SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

V rokoch 2010 až 2011 uskutočnila Komisia rozsiahle prípravy a konzultácie s priemyselným odvetvím a občianskymi združeniami prostredníctvom európskej skupiny expertov pre budúce dopravné palivá, v mesiacoch november a december 2011 účelovo zamerané konzultácie, v roku 2011 s odborníkmi z členských štátov prostredníctvom spoločnej odbornej skupiny pre dopravu a životné prostredie, v rokoch 2010 až 2012 s odborníkmi automobilového priemyslu z členských štátov, priemyselného odvetvia a občianskych združení v rámci skupiny na vysokej úrovni CARS 21 a od augusta do októbra 2011 s verejnosťou prostredníctvom verejných konzultácií online, a usporiadala aj konferenciu „Budúce dopravné palivá“ v rámci „Týždňa udržateľnej energie Európskej únie“.

¹ COM(2010) 2020 v konečnom znení.

² COM(2011) 144 v konečnom znení.

³ COM(2013) 17.

Správy vypracované dvoma odbornými skupinami a skupinou na vysokej úrovni CARS 21, zhrnutie záverov verejnej konferencie a príspevky získané v rámci verejných a účelovo zameraných konzultácií so zainteresovanými stranami boli uverejnené na webovej stránke Komisie⁴.

Boli spracované rôzne štúdie. V „Štúdii o ekologických dopravných systémoch“ sa skúmal možný podiel alternatívnych palív na dosiahnutí cieľa bielej knihy o doprave týkajúceho sa zníženia emisií skleníkových plynov o 60 %. Vo „Vykonávacej štúdii o infraštruktúre ekologického dopravného systému pre alternatívne palivá“ sa posudzovali rôzne možnosti rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá v rámci celej EÚ⁵. V štúdii „Emisie skleníkových plynov z dopravy v EÚ: cesty do roku 2050“⁶ sa konkrétne skúmali otázky dekarbonizácie, ktoré majú význam pre túto iniciatívu a jej výsledky podčiarkli rozhodujúcu úlohu, ktorú musí zohrávať neustále zlepšovanie technickej efektivity vozidiel spolu s alternatívnymi palivami, aby sa zabezpečila nákladová efektívnosť celkového politického balíka.

V posúdení vplyvu, ktoré sa predkladá spolu s týmto návrhom, sa skúma situácia v oblasti infraštruktúry z hľadiska hlavných možností alternatívnych palív. Posudzujú sa rôzne možnosti politiky pre potrebné vybudovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a uplatňovanie spoločných technických špecifikácií.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Týmto návrhom smernice sa stanovujú požiadavky na vytvorenie národných politických rámcov pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a na výstavbu minimálnej infraštruktúry pre alternatívne palivá vrátane zavedenia spoločných technických špecifikácií.

Navrhuje sa, aby pokrytie minimálnou infraštruktúrou bolo povinné pre elektrickú energiu, vodík a zemný plyn (CNG a LNG), ktoré sú kľúčové pre prijatie týchto alternatívnych palív zo strany spotrebiteľov (prijatie trhom) a pre ďalší rozvoj a zavádzanie technológie zo strany odvetvia.

Týmto návrhom sa požaduje, aby každý členský štát zriadil minimálny počet nabíjajúcich miest pre elektrické vozidlá, z ktorých 10 % bude verejne prístupných. Stanovuje minimálne počty pre jednotlivé členské štáty na základe vnútroštátnych cieľov pre elektrické vozidlá už vytýčených v mnohých členských štátoch a prostredníctvom extrapolácie celkový počet, ktorý sa očakáva za celú Úniu. Väčší počet elektrických vozidiel možno očakávať v členských štátoch s vyššou mierou urbanizácie, pretože elektrické vozidlá sa budú zavádzať prevažne v mestských aglomeráciách v dôsledku celého radu obmedzení a veľkého kladného vplyvu na znižovanie škodlivých emisií a hluku. Elektrické vozidlá musia mať okrem toho najmenej dve nabíjacie miesta pre každé vozidlo, ktoré sú k dispozícii pre úplné

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>,
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>,
http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf,
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf,
http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm,
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>,
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

⁵ http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm.

⁶ www.eutransportghg2050.eu.

dobitie, a určitý počet verejne prístupných nabíjacích miest pre občasné dobíjanie, aby sa prekonalí obavy z nedostatočného dojazdu vozidiel.

Zavedenie spoločných technických špecifikácií je potrebné pre rozhrania medzi nabíjacími miestami a vozidlami, ako aj pre pobrežné zásobovanie plavidiel elektrickou energiou.

Popri existujúcich vodíkových čerpacích staniciach vytvorených doteraz v rámci demonštračných projektov v oblasti vozidiel na vodíkový pohon sa musia postaviť ďalšie, aby sa v rámci štátneho územia umožnilo plošné pokrytie vozidlami na vodíkový pohon. Takto by vodíkové vozidlá mohli premávať v celej Únii. Môže to slúžiť ako základ pre prípadné neskoršie vybudovanie celoeurópskej siete. V prípade plniacich staníc vodíka je potrebné zaviesť spoločné technické špecifikácie.

Plniace stanice LNG sa musia vybudovať vo všetkých námorných a vnútrozemských prístavoch, ako aj na diaľniciach transeurópskej dopravnej základnej siete (TEN-T) v rámci určitých maximálnych vzdialeností. Zavedenie spoločných technických špecifikácií je potrebné pre plniace stanice LNG, ako aj pre plniace stanice CNG pre motorové vozidlá.

Plniace stanice CNG sa musia vybudovať v rozsahu potrebnom pre umožnenie premávky vozidiel na CNG v celej Únii.

Jasné a jednoduché informácie o kompatibilite medzi palivami a vozidlami existujúcimi na trhu sa v záujme informovania spotrebiteľov musia umiestniť na čerpadlách všetkých plniacich staníc, v príručkách automobilov a na vozidlách.

Prepracovanie portfólia alternatívnych palív, pokrytie infraštruktúrou a prijatie technických špecifikácií pre palivá a ich infraštruktúru sa umožní prostredníctvom delegovaných aktov.

Vymedzenie prostriedkov na informovanie spotrebiteľov o palivách a ich kompatibilite s vozidlami sa umožní prostredníctvom vykonávacích aktov.

Všetky podstatné prvky potrebné pre transpozíciu tejto smernice sú zahrnuté do článkov, príloh a odôvodnení tohto návrhu. Vysvetľujúce dokumenty preto nie sú potrebné.

3.1. Právny základ – forma právneho aktu

Cieľom tohto návrhu smernice je prispieť k udržateľnej doprave prostredníctvom podpory budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá. Toto opatrenie je založené na článku 91 písm. d) Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Kvantifikované záväzky stanovené v tomto návrhu zabezpečujú predvídateľný rámec pre odvetvie a zákazníkov. Od členských štátov sa vyžaduje, aby zaviedli národné politické rámce, pre ktoré je v tomto návrhu smernice uvedený minimálny súbor prvkov. Členské štáty si však zachovávajú možnosť výberu metód transpozície na dosiahnutie stanovených cieľov. Flexibilita v transponovaní smernice umožňuje členským štátom využiť nástroje, ktoré považujú za najefektívnejšie v dosahovaní cieľov vymedzených v smernici.

3.2 Obsah návrhu

V článku 1 sa vymedzuje rozsah pôsobnosti smernice a požaduje zavedenie spoločných technických špecifikácií a vybudovanie minimálnej infraštruktúry pre elektrickú energiu, zemný plyn (LNG a CNG) a vodík ako alternatívnych palív pre dopravu.

Článok 2 obsahuje vymedzenie pojmov na účely tejto smernice.

V článku 3 sa požaduje od členských štátov, aby vytvorili národné politické rámce pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a ich infraštruktúry. Obsahuje aj ustanovenia o spolupráci medzi členskými štátmi a ustanovenia o povinnosti podávania správ Komisii a následného hodnotenia týchto národných politických rámcov Komisiou.

V článku 4 sa stanovujú požiadavky na minimálny počet nabíjacích miest pre elektrické vozidlá v každom členskom štáte a spoločné technické špecifikácie, ktoré musí táto infraštruktúra spĺňať.

V článku 5 sa požaduje, aby na území členských štátov, kde už existujú plniace stanice vodíka, bol zaistený ich dostatočný počet, aby premávka vozidiel na vodíkový pohon bola možná na celom území štátu. Vymedzujú sa tiež spoločné technické špecifikácie, ktoré má táto infraštruktúra spĺňať.

V článku 6 sa vyžaduje, aby všetky námorné a vnútrozemské prístavy a cesty základnej siete TEN-T boli vybavené plniacimi stanicami LNG a vymedzujú sa spoločné technické špecifikácie, ktoré má táto infraštruktúra spĺňať. Požaduje sa tiež zaistenie dostatočného počtu plniacich staníc CNG v rámci určitých maximálnych vzdialeností od seba, aby sa v celej Únii umožnila premávka vozidiel na CNG, a vymedzujú sa spoločné technické špecifikácie, ktoré majú tieto plniace stanice CNG spĺňať.

V článku 7 sa vymedzujú spoločné prvky informovania spotrebiteľov o palivách a o kompatibilitate s vozidlami, ktoré majú byť k dispozícii na čerpadlách plniacich staníc, v príručkách vozidiel a vo vozidlách.

V článku 8 sa špecifikuje postup pre delegované akty.

V článku 9 sa uvádza postup výboru pre vykonávacie akty.

V článku 10 sa určujú lehoty na podávanie správ členských štátov a Komisie a ich obsah.

V článku 11 sa vymedzuje lehota pre transpozíciu tejto smernice a postup notifikácie vnútroštátnych opatrení transpozície.

V článku 12 sa stanovuje dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

V prílohe I sa vymedzuje minimálny počet prvkov, ktoré majú byť obsiahnuté v národných politických rámcoch.

V prílohe II sa stanovuje minimálny počet nabíjacích miest pre elektrické vozidlá, ktoré majú byť zriadené v každom členskom štáte.

V prílohe III sa stanovujú technické špecifikácie pre nabíjacie miesta elektrických vozidiel, pobrežnú dodávku elektrickej energie pre lode, plniace stanice vodíka, plniace stanice zemného plynu (LNG a CNG) a palivové normy, ktoré sa majú používať na informovanie spotrebiteľov o dopravných palivách.

Zásada subsidiarity

Právo Únie konať v oblasti dopravy je stanovené v článkoch 90 a 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), v hlave VI o spoločnej dopravnej politike.

Iniciatíva Únie v tejto oblasti je nevyhnutná, pretože členské štáty nemajú potrebné právne nástroje na dosiahnutie celoeurópskej koordinácie, pokiaľ ide o budovanie a technické špecifikácie infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Pridaná hodnota vyplývajúca z európskeho opatrenia v tejto oblasti je odvodená z nadnárodnej povahy určeného problému spočívajúceho v chýbajúcej infraštruktúre pre alternatívne palivá. Výrobcovia vozidiel, plavidiel a zariadení potrebujú produkovať vo veľkom rozsahu pre jednotný trh Únie. Musia sa tiež vedieť spoľahnúť na konzistentný trend vo všetkých členských štátoch. Podobne aj spotrebitelia a používatelia dopravy očakávajú celoeurópsku mobilitu vozidiel a plavidiel na alternatívne palivá. Európske opatrenie môže zaistiť potrebnú koordináciu na úrovni celého trhu Únie a zavedenie spoločných technických špecifikácií v celej EÚ.

Zásada proporcionality

S cieľom rešpektovať zásadu proporcionality sa navrhované opatrenie zaoberá len alternatívnymi palivami, t. j. elektrickou energiou, vodíkom a zemným plynom (LNG a CNG), pri ktorých si zlyhania trhu vyžadujú verejné intervencie, a dvoma druhmi dopravy (cestná a vodná), v prípade ktorých nemožno dosiahnuť minimálnu potrebnú sieť bez podpory Únie. Tieto sektory predstavujú viac ako 80 % objemu nákladnej a osobnej dopravy. Používanie alternatívnych palív v týchto sektoroch je dôležité pre ukončenie závislosti od ropy, zvýšenie konkurencieschopnosti Európy a zníženie emisií skleníkových plynov a škodlivých emisií.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Pre rozpočet EÚ vzniknú len obmedzené náklady na sledovanie vykonávania smernice.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,
 so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,
 so zreteľom na návrh Európskej komisie⁷,
 po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
 so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁸,
 so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁹,
 konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
 keďže:

- (1) Komisia vo svojom oznámení „Európa 2020: stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu“¹⁰ má za cieľ zvýšiť konkurencieschopnosť a energetickú bezpečnosť efektívnejším využívaním zdrojov a energie.
- (2) V bielej knihe „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“¹¹ sa vyzýva k ukončeniu závislosti dopravy od ropy. V dôsledku toho sa Komisia zaviazala vypracovať stratégiu pre udržateľné alternatívne palivá, ako aj pre príslušnú infraštruktúru. V bielej knihe sa stanovil aj cieľ zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050 o 60 %.
- (3) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie a o zmene a doplnení a následnom zrušení smerníc 2001/77/ES a 2003/30/ES¹² sa stanovil cieľ podielu energie z obnoviteľných zdrojov na dopravných palivách na trhu vo výške 10 %.
- (4) Na základe konzultácií so zainteresovanými stranami a národnými odborníkmi, ako aj odborných posudkov¹³, boli elektrická energia, vodík, biopalivá, zemný plyn a skvapalnený ropný plyn (LPG) určené ako hlavné alternatívne palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy a dekarbonizácie.

⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁹ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁰ COM(2010) 2020.

¹¹ COM(2011) 144.

¹² Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16.

¹³ COM(2013) 17.

- (5) V správe skupiny na vysokej úrovni CARS 21 zo 6. júna 2012¹⁴ sa uvádza, že nedostatok harmonizovanej infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej Únii brzdí uvádzanie vozidiel na trh, ktoré používajú alternatívne palivá, a bráni ich prínosom pre životné prostredie. V oznámení Komisie CARS 2020: Akčný plán pre konkurencieschopný a udržateľný automobilový priemysel v Európe sa preberajú hlavné odporúčania zo správy skupiny na vysokej úrovni CARS 21 a predkladá akčný plán vychádzajúci z týchto odporúčaní¹⁵. Táto smernica o infraštruktúre pre alternatívne palivá je jedným z kľúčových opatrení vyhlásených Komisiou.
- (6) Malo by sa zabrániť fragmentácii vnútorného trhu z dôvodu nekoordinovaného zavádzania alternatívnych palív na trh. Koordinované politické rámce všetkých členských štátov by preto mali zaisťovať dlhodobú bezpečnosť potrebnú pre súkromné a verejné investície do technológie vozidiel a palív a budovanie infraštruktúry. Členské štáty by mali preto vytvoriť národné politické rámce a stanoviť v nich ciele, zámery a podporné opatrenia na rozvoj trhu s alternatívnymi palivami vrátane nevyhnutnej infraštruktúry, ktorá sa musí zaviesť. Členské štáty by mali spolupracovať s ostatnými susednými členskými štátmi prostredníctvom konzultácií alebo spoločných politických rámcov na úrovni regiónov alebo makroregiónov najmä tam, kde sa vyžaduje kontinuita cezhraničného pokrytia infraštruktúrou pre alternatívne palivá alebo výstavba novej infraštruktúry v blízkosti štátnych hraníc. Koordináciu týchto národných politických rámcov a ich súdržnosť na úrovni EÚ by mala zabezpečiť Komisia na základe ich pravidelného hodnotenia.
- (7) Len palivá zaradené do národných politických rámcov by mali byť oprávnené na podporné opatrenia Únie a vnútroštátne podporné opatrenia pre infraštruktúru alternatívnych palív, aby sa podpora z verejných zdrojov zamerala na koordinovaný rozvoj vnútorného trhu smerujúci k mobilite na úrovni celej Únie s využitím vozidiel a plavidiel s pohonom na alternatívne palivá.
- (8) Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá sa musia realizovať v súlade s predpismi o štátnej pomoci stanovenými v ZFEÚ.
- (9) Biopalivá sú palivá vyrábané z biomasy podľa vymedzenia v smernici 2009/28/ES¹⁶. Biopalivá sú momentálne najvýznamnejším druhom alternatívnych palív a ich podiel v doprave EÚ dosahuje 4,4 %. Môžu prispieť k výraznému zníženiu celkových emisií CO₂, ak sa vyrábajú udržateľným spôsobom a ak nepriamo nevedú k zmene využívania pôdy. Sú schopné poskytovať ekologickú energiu pre všetky druhy dopravy. Ich používanie však môžu obmedzovať nedostatočné zásobovanie a pochybnosti o ich udržateľnosti.
- (10) Chýbajúci harmonizovaný rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej Únii zamedzuje rozvoju úspor z rozsahu na strane ponuky a mobilite na úrovni celej EÚ na strane dopytu. Musia sa vybudovať nové siete infraštruktúry, a to najmä pre elektrickú energiu, vodík a zemný plyn (LNG a CNG).
- (11) Elektrická energia je ekologické palivo mimoriadne atraktívne pre zavádzanie elektrických vozidiel a elektrických dvojkoľesových vozidiel v mestských aglomeráciách, ktorá môže prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia a zníženiu hluku. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa nabíjacie miesta pre elektrické vozidlá

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

¹⁵ COM(2012) 636 v konečnom znení, 8.11.2012.

¹⁶ Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s.16.

budovali s dostatočným pokrytím, aby ich počet bol minimálne dvojnásobný ako počet vozidiel, aby 10 % z nich bolo verejne prístupných a aby sa koncentrovali hlavne v mestských aglomeráciách. Súkromní vlastníci elektrických vozidiel sú do veľkej miery závislí od prístupu k nabíjacím miestam na spoločných parkoviskách, ako napríklad pri bytových domoch a v kancelárskych a obchodných budovách. Verejné orgány by mali stanoviť predpisy na podporu občanov, aby sa zabezpečilo, že stavebníci a správcovia budov budú poskytovať vhodnú infraštruktúru s dostatočným počtom nabíjacích miest pre elektrické vozidlá.

- (12) Keď sa rozvíja infraštruktúra pre elektrické vozidlá, musí sa zohľadniť jej vzájomná súčinnosť s elektrizačnou sústavou, ako aj energetická politika Únie. Zriaďovanie a prevádzka nabíjacích miest pre elektrické vozidlá by sa mali rozvíjať ako konkurenčný trh s otvoreným prístupom pre všetky strany, ktoré majú záujem na zavádzaní alebo prevádzkovaní nabíjacích infraštruktúr.
- (13) Elektrické vozidlá by mohli prispieť k stabilite elektrizačnej sústavy nabíjaním batérií zo siete v čase malého celkového dopytu po elektrickej energii a dodávaním elektrickej energie z batérií späť do siete v čase veľkého celkového dopytu po elektrickej energii. Preto by nabíjacie miesta mali používať inteligentné meracie systémy a cena za elektrickú energiu na nabíjaciach miestach by mala byť trhovú, aby sa dynamickou tvorbou cien podporila pružná spotreba (a skladovanie) elektrickej energie.
- (14) Pokiaľ ide o nabíjacie miesta pre elektrické vozidlá, ktoré nie sú verejne prístupné, členské štáty by mali zaistiť jednotnosť a snažiť sa maximalizovať synergie s plánmi zavádzania inteligentných meracích prístrojov na základe záväzkov podľa prílohy I.2 k smernici Európskeho parlamentu a Rady z 13. júla 2009 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou, ktorou sa zrušuje smernica 2003/54/ES¹⁷. Verejne prístupné nabíjacie miesta nie sú v súčasnej dobe súčasťou regulovaných činností prevádzkovateľa distribučnej sústavy, ako sa vymedzuje v kapitole VI smernice 2009/72/ES.
- (15) Komisia v roku 2010 udelila mandát (M468) európskym normalizačným organizáciám (ESO) na vydanie nových noriem alebo preskúmanie existujúcich s cieľom zabezpečiť interoperabilitu a konektivitu medzi odbernými miestami a nabíjačkami elektrických vozidiel. CEN/CENELEC zriadila osobitnú skupinu, ktorá uverejnila správu v októbri 2011. Správa síce ponúka niekoľko odporúčaní, nepodarilo sa však dosiahnuť zhodu, pokiaľ ide o výber jedného štandardného rozhrania. Preto je potrebné ďalšie politické opatrenie s cieľom poskytnúť autorsky nechránené riešenie zabezpečujúce interoperabilitu v rámci EÚ.
- (16) Pobrežné zariadenia elektrickej energie môžu slúžiť námornej a vnútrozemskej vodnej doprave na zásobovanie ekologickou elektrickou energiou najmä v námorných a vnútrozemských prístavoch s nízkou kvalitou ovzdušia a vysokou hladinou hluku.
- (17) Vodíkové vozidlá vrátane dvojkoľosových vozidiel s pohonom na vodík sú v súčasnosti veľmi málo rozšírené na trhu, ale budovanie dostatočnej infraštruktúry plniacich staníc vodíka je dôležité, aby sa umožnilo zavádzanie vodíkových vozidiel v širšom rozsahu.

¹⁷ Ú. v. EÚ L 211, 14.08.2009, s. 55.

- (18) Členské štáty by mali zabezpečiť vybudovanie verejne dostupnej infraštruktúry pre zásobovanie motorových vozidiel vodíkom v takých vzdialenostiach medzi plniacimi stanicami pre motorové vozidlá, ktoré umožnia plošné pokrytie premávky vodíkových vozidiel v rámci územia štátu, ako aj určitého počtu plniacich staníc umiestnených v mestských aglomeráciách. Takto by vodíkové vozidlá mohli premávať v celej Únii.
- (19) Pokiaľ ide o vozidlá s pohonom na zemný plyn, v Únii je v prevádzke približne 3 000 plniacich staníc. Ďalšie plniace stanice by sa mohli ľahko zaviesť a zásobovať z existujúcej dobre rozvinutej distribučnej siete s plošným pokrytím v Únii za predpokladu, že kvalita plynu bude dostačujúca na použitie vo vozidlách s pohonom na zemný plyn využívajúcich modernú a pokrokovú technológiu.
- (20) Členské štáty by mali zabezpečiť vybudovanie verejne dostupnej infraštruktúry pre zásobovanie motorových vozidiel plynným stlačeným zemným plynom (CNG) vo vzdialenostiach medzi plniacimi stanicami, ktoré umožnia plošné pokrytie premávky vozidiel s pohonom na CNG v celej Únii, ako aj určitého počtu plniacich staníc umiestnených v mestských aglomeráciách.
- (21) Skvapalnený zemný plyn (LNG) je atraktívne alternatívne palivo pre plavidlá spĺňajúca požiadavky na zníženie obsahu síry v palivách pre námornú dopravu v oblastiach kontroly emisií síry, ktoré sa týkajú polovice lodí plávajúcich v európskej námornej doprave na krátke vzdialenosti, ako je to stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/33/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o obsah síry v lodných palivách¹⁸. Základná sieť plniacich staníc LNG pre námorné lode a plavidlá vnútrozemskej plavby by mala byť k dispozícii najneskôr do konca roka 2020. Počiatočné zameranie na základnú sieť by nemalo brániť tomu, aby bol LNG v dlhodobejšom horizonte prístupný aj v prístavoch mimo základnej siete, najmä v prístavoch, ktoré sú dôležité pre plavidlá nevykonávajúce dopravné činnosti (rybárske plavidlá, pobrežné služobné plavidlá a pod.).
- (22) LNG by mohol tiež poskytnúť nákladovo efektívnu technológiu pre ťažké úžitkové vozidlá, ktoré musia spĺňať prísnejšie limity škodlivých emisií podľa noriem Euro VI¹⁹.
- (23) Základná sieť stanovená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete²⁰ by mala byť základom pre zavádzanie infraštruktúry LNG, pretože pokrýva hlavné dopravné toky a umožňuje získať prínosy vyplývajúce z používania siete.
- (24) So zvyšujúcou sa rôznorodosťou druhov palív pre motorové vozidlá v spojení s prebiehajúcim nárastom cestnej mobility občanov v celej Únii je potrebné poskytnúť spotrebiteľom jasné a ľahko pochopiteľné informácie o kompatibilitě ich vozidiel s rôznymi palivami ponúkanými na trhu Únie s dopravnými palivami bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES

¹⁸ Ú. v. EÚ L 327 z 27. novembra 2012.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES, Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1 – 13.

²⁰ Ú. v. EÚ L

z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 98/70/ES, pokiaľ ide o kvalitu automobilového benzínu, motorovej nafty a plynového oleja a zavedenie mechanizmu na monitorovanie a zníženie emisií skleníkových plynov, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o kvalitu paliva využívaného v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, a zrušuje smernica 93/12/EHS²¹.

- (25) S cieľom zabezpečiť prispôsobenie ustanovení tejto smernice rozvoju trhu a technickému pokroku by sa Komisii mala udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o portfólio alternatívnych palív, charakteristiky infraštruktúry a príslušné pokrytie, ako aj normy pre palivá. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočňovala náležité konzultácie aj na expertnej úrovni.
- (26) Technické špecifikácie pre interoperabilitu nabíjacích miest a plniacich staníc by sa mali stanoviť v európskych normách, ktoré sú plne kompatibilné s príslušnými medzinárodnými normami. Neexistencia európskych noriem bráni uvedeniu podrobných odkazov na niektoré požadované špecifikácie. Komisia by teda mala európske organizácie pre normalizáciu požiadať, aby tieto európske normy uverejnili v súlade s článkom 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES²², a tieto normy by mali vychádzať z platných medzinárodných noriem prípadne z prebiehajúcej práce na medzinárodných normách. Ak medzinárodné normy už sú k dispozícii, technické špecifikácie obsiahnuté v nich by sa mali používať ako dočasné riešenie až do prijatia európskych noriem. V prípade noriem, ktoré zatiaľ neboli uverejnené sa bude práca opierať o tieto prvky: (i) „Konfigurácia FF, IEC 62196-3:CDV 2012“ pre miesta rýchleho nabíjania jednosmerným prúdom pre motorové vozidlá, (ii) ISO TC67/WG10 pre plniace stanice LNG pre plavidlá, (iii) ISO/TC 252 pre plniace stanice CNG a L-CNG pre motorové vozidlá. Komisia by mala byť delegovanými aktmi splnomocnená na prispôsobenie odkazov na technické špecifikácie uvedených v európskych normách.
- (27) Pri uplatňovaní smernice by Komisia mala uskutočňovať konzultácie s príslušnými skupinami expertov, ako je európska skupina expertov pre budúce dopravné palivá, ktorá sa skladá z odborníkov z priemyselného odvetvia a občianskej spoločnosti, ako aj so spoločnou odbornou skupinou pre dopravu a životné prostredie, ktorá zoskupuje odborníkov z členských štátov.
- (28) Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (29) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na stanovenie spoločných postupov a špecifikácií. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa

²¹ Ú. v. EÚ L 140, 05.06.2009, s. 88.

²² Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12.

ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie²³.

- (30) Keďže cieľ podpory rozsiahleho rozvoja trhu s alternatívnymi palivami nemôžu dostatočne dosiahnuť jednotlivé členské štáty, ale tento cieľ si vyžaduje opatrenie na úrovni Únie, aby sa zabezpečil dopyt po kritickom množstve týchto vozidiel, ktorý európskemu priemyslu umožní priemyselnému odvetviu nákladovo efektívny vývoj a aby sa umožnila mobilita vozidiel s pohonom na alternatívne palivá v celej únii, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa ustanovení článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1 *Predmet úpravy*

Touto smernicou sa zriaďuje spoločný rámec opatrení na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá v únii s cieľom ukončiť závislosť dopravy od ropy, a stanovujú sa minimálne požiadavky na výstavbu infraštruktúry pre alternatívne palivá a spoločné technické špecifikácie vrátane nabíjacích miest pre elektrické vozidlá a plniacich staníc pre zemný plyn (LNG a CNG) a vodík.

Článok 2 *Vymedzenie pojmov*

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1) „Alternatívne palivá“ znamenajú palivá, ktoré nahrádzajú fosílny zdroje ropy v dodávkach energie pre dopravu a ktoré majú potenciál prispievať k eliminácii emisií uhlíka. Medzi ne patrí:

- elektrická energia,
- vodík,
- biopalivá podľa vymedzenia v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES,
- syntetické palivá,
- zemný plyn vrátane biometánu v plynnej forme (stlačený zemný plyn – CNG) a v kvapalnej forme (skvapalnený zemný plyn – LNG) a
- skvapalnený ropný plyn (LPG).

2) „Nabíjacie miesto“ znamená nabíjacie miesto pre pomalé nabíjanie alebo nabíjacie miesto pre rýchle nabíjanie alebo zariadenie na fyzickú výmenu batérie elektrického vozidla;

3) „Nabíjacie miesto pre pomalé nabíjanie“ znamená nabíjacie miesto, ktoré umožňuje priame dodávanie elektrickej energie do elektrického vozidla s výkonom 22 kW alebo menej.

4) „Nabíjacie miesto pre rýchle nabíjanie“ znamená nabíjacie miesto, ktoré umožňuje priame dodávanie elektrickej energie do elektrického vozidla s výkonom vyšším ako 22 kW.

²³ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

- 5) „Verejne prístupné nabíjacie miesto alebo plniaca stanica“ znamená nabíjacie miesto alebo plniacu stanicu, ktoré poskytujú nediskriminačný prístup pre používateľov.
- 6) „Elektrické vozidlo“ znamená vozidlo v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá²⁴, s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h vybavené jedným alebo viacerými trakčnými motormi poháňanými elektrickou energiou, ktoré nie sú trvale pripojené na sieť, ako aj ich vysokonapäťové komponenty a systémy, ktoré sú galvanicky pripojené na vysokonapäťovú zbernicu elektrickej hnacej sústavy.
- 7) „Plniaca stanica“ znamená poskytovanie akéhokoľvek paliva s výnimkou LNG prostredníctvom fyzicky vybudovaného čerpadla.
- 8) „Plniaca stanica pre LNG“ znamená poskytovanie LNG buď prostredníctvom fyzicky vybudovaného čerpadla pripojeného na pevné alebo pohyblivé zariadenia (vrátane vozidiel a plavidiel) alebo prostredníctvom pohyblivej cisterny na LNG.

Článok 3 *Národné politické rámce*

1. Každý členský štát prijme národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a ich infraštruktúry, ktorý bude zahŕňať informácie uvedené v prílohe I a obsahovať prinajmenej tieto prvky:
 - posúdenie stavu a budúceho rozvoja alternatívnych palív;
 - posúdenie cezhraničného pokrytia infraštruktúrou pre alternatívne palivá;
 - regulačný rámec na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá;
 - politické opatrenia na podporu vykonávania národného politického rámca;
 - opatrenia na podporu zavádzania a výroby;
 - podpora výskumu, technického rozvoja a demonštračných činností;
 - ciele pre zavádzanie alternatívnych palív,
 - predpokladaný počet vozidiel s pohonom na alternatívne palivá do roku 2020,
 - posúdenie potreby plniacich staníc LNG v prístavoch mimo základnej siete TEN-T, ktoré sú dôležité pre plavidlá nevykonávajúce dopravné činnosti, najmä rybárske plavidlá;
 - prípadne dohody o spolupráci s ostatnými členskými štátmi v súlade s druhým odsekom.
2. Členské štáty spolupracujú prostredníctvom konzultácií alebo spoločných politických rámcov s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice boli ucelené a koordinované.
3. Len palivá zahrnuté do národných politických rámcov sú oprávnené na podporné opatrenia Únie a vnútroštátne podporné opatrenia pre infraštruktúru alternatívnych palív.

²⁴ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

4. Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá sa musia realizovať v súlade s predpismi o štátnej pomoci stanovenými v ZFEÚ.
5. Členské štáty oznámia Komisii svoje národné politické rámce [do 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice].
6. Komisia vyhodnotí tieto národné politické rámce a zabezpečí ich súdržnosť na úrovni EÚ. Európskemu parlamentu zašle správu o hodnotení národných politických rámcov do jedného roka od ich doručenia.
7. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 8 prijímať delegované akty na účely zmeny zoznamu prvkov uvedených v odseku 1 a informácií stanovených v prílohe I.

Článok 4

Dodávka elektrickej energie pre dopravu

1. Členské štáty zabezpečia, aby najneskôr do 31. decembra 2020 bol zavedený minimálny počet nabíjacích miest pre elektrické vozidlá, a to najmenej v počte uvedenom v tabuľke v prílohe II.
2. Najmenej 10 % nabíjacích miest musí byť verejne prístupných.
3. Nabíjacie miesta pre pomalé nabíjanie elektrických vozidiel musia najneskôr do 31. decembra 2015 spĺňať technické špecifikácie stanovené v prílohe III časti 1.1.
Nabíjacie miesta pre rýchle nabíjanie elektrických vozidiel musia najneskôr do 31. decembra 2017 spĺňať technické špecifikácie stanovené v prílohe III časti 1.2.
Členské štáty zabezpečia, aby vybavenie nabíjacích miest pre pomalé a rýchle nabíjanie stanovené v prílohe III častiach 1.1 a 1.2 bolo k dispozícii za spravodlivých, primeraných a nediskriminačných podmienok.
4. Členské štáty zabezpečia, aby v prístavoch bolo nainštalované pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre plavidlá za predpokladu, že bude nákladovo efektívne a bude mať prínos pre životné prostredie.
5. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu musí najneskôr do 31. decembra 2015 spĺňať technické špecifikácie stanovené v prílohe III časti I.3.
6. Všetky verejne prístupné nabíjacie miesta pre elektrické vozidlá musia byť vybavené inteligentnými meracími systémami vymedzenými v článku 2 ods. 28 smernice 2012/27/EÚ a spĺňať požiadavky stanovené v článku 9 ods. 2 tejto smernice.
7. Príloha I.1 písm. h) a posledný pododsek prílohy I.2 k smernici 2009/72/ES sa vzťahuje na údaje o spotrebe a merací systém nabíjacieho miesta pre elektrické vozidlá.
8. Členské štáty nesmú užívateľom elektrických vozidiel brániť v nákupe elektrickej energie od akéhokoľvek dodávateľa elektrickej energie bez ohľadu na členský štát, v ktorom je dodávateľ registrovaný. Členské štáty zabezpečia, aby spotrebiteľia mali právo uzatvárať zmluvu o dodávke elektrickej energie súčasne s viacerými dodávateľmi, tak aby bolo možné uzatvoriť osobitnú zmluvu o dodávke elektrickej energie pre elektrické vozidlo.
9. Členské štáty zabezpečia, aby každá osoba mohla zriadiť alebo prevádzkovať verejne prístupné nabíjacie miesta a aby prevádzkovatelia distribučných sústav s týmito osobami spolupracovali na nediskriminačnom základe.

10. Členské štáty zabezpečia, aby ceny účtované na verejne prístupných nabíjacích miestach boli primerané a aby neobsahovali žiadne sankcie alebo prohibatívne poplatky za nabíjanie elektrického vozidla v prípade užívateľov, ktorí nemajú zmluvné vzťahy s prevádzkovateľom daného nabíjacieho miesta.
11. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 8, pokiaľ ide o aktualizáciu technických špecifikácií stanovených v prílohe III častiach 1.1, 1.2 a 1.3.

Článok 5

Dodávka vodíka pre dopravu

1. Členské štáty, na území ktorých ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto smernice už existujú plniace stanice vodíka, zabezpečia, aby najneskôr do 31. decembra 2020 boli k dispozícii dostatočný počet verejne prístupných plniacich staníc vo vzdialenosti najviac 300 km s cieľom umožniť premávku vozidiel na vodík v rámci celého štátneho územia.
2. Všetky plniace stanice vodíka pre motorové vozidlá musia najneskôr do 31. decembra 2015 spĺňať technické špecifikácie stanovené v prílohe III časti 2.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 8, pokiaľ ide o aktualizáciu technických špecifikácií stanovených v prílohe III časti 2.

Článok 6

Dodávka zemného plynu pre dopravu

1. Členské štáty zabezpečia, aby najneskôr do 31. decembra 2020 boli k dispozícii verejne prístupné plniace stanice LNG pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu vo všetkých námorných prístavoch transeurópskej dopravnej základnej siete (TEN-T).
2. Členské štáty zabezpečia, aby najneskôr do 31. decembra 2025 boli k dispozícii verejne prístupné plniace stanice LNG pre vnútrozemskú vodnú dopravu vo všetkých vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T.
3. Členské štáty spolupracujú s cieľom zabezpečiť, aby ťažké úžitkové vozidlá s pohonom na LPG mohli premávať na všetkých cestách základnej siete TEN-T. Na tieto účely sa najneskôr do 31. decembra 2020 zriadia verejne prístupné plniace stanice LNG vo vzájomnej vzdialenosti najviac 400 km.
4. Všetky plniace stanice LPG pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu musia najneskôr do 31. decembra 2015 spĺňať technické špecifikácie stanovené v prílohe III časti 3.1.
5. Všetky verejne prístupné plniace stanice LNG pre motorové vozidlá musia najneskôr do 31. decembra 2015 spĺňať technické špecifikácie stanovené v prílohe III časti 3.2.
6. Členské štáty zabezpečia, aby najneskôr do 31. decembra 2020 boli k dispozícii dostatočný počet verejne prístupných plniacich staníc so vzájomnou vzdialenosťou najviac 150 km s cieľom umožniť premávku vozidiel s pohonom na CNG v celej Únii.
7. Všetky plniace stanice CNG pre motorové vozidlá musia najneskôr do 31. decembra 2015 spĺňať technické špecifikácie stanovené v prílohe III časti 3.3.

8. Všetky plniace stanice CNG pre motorové vozidlá musia poskytovať plyn v kvalite potrebnej na jeho používanie vo vozidlách s pohonom na CNG s modernou a pokrokovou technológiou.
9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 8, pokiaľ ide o aktualizáciu technických špecifikácií stanovených v prílohe III častiach 3.1, 3.2 a 3.3.
10. Komisia prijíma vykonávacie akty týkajúce sa:
 - bezpečnostných predpisov pre skladovanie, dopravu a postup dopĺňania LNG;
 - technických špecifikácií pre interoperabilitu medzi loďami a člmi a plniacimi stanicami LNG v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave.Tieto vykonávacie akty sa musia prijať v súlade s postupom uvedeným v článku 9.

Článok 7

Informácie pre spotrebiteľov o dopravných palivách

1. Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2009/30/ES, členské štáty zabezpečia, aby boli k dispozícii relevantné, jasné a zrozumiteľné informácie o kompatibilite medzi všetkými palivami na trhu a vozidlami:
 - (a) na všetkých čerpadlách plniacich staníc, v obchodných zastúpeniach pre predaj vozidiel a v zariadeniach technickej kontroly na ich území;
 - (b) v príručkách majiteľov vozidiel;
 - (c) na vozidlách. Tieto požiadavky sa vzťahujú na všetky nové vozidlá predávané na území členských štátov od [dátum transpozície tejto smernice] a na všetky ostatné vozidlá zaregistrované na území členských štátov od dátumu prvej technickej kontroly vozidiel nasledujúcej po [dátum transpozície tejto smernice].
2. Informácie o kompatibilite palív uvedené v odseku 1 sa opierajú o normy pre označovanie palív podľa systému európskych noriem (EN) uvedených v prílohe III časti 4, ak sú k dispozícii a ak sú vhodné na dosiahnutie cieľov smernice, a použije sa grafické znázornenie týchto noriem.
3. Grafické znázornenie uvedené v odseku 2 sa použije rovnako aj na splnenie požiadaviek podľa odseku 1
4. Komisia môže prijímať vykonávacie akty a prostredníctvom nich určovať konkrétne miesto pre informácie o kompatibilite na vozidle a ich grafické znázornenie s cieľom zabezpečiť ich zosúladenie v celej Únii. Ak systémy noriem EN, ktoré zahŕňajú normy označovania palív, nie sú k dispozícii, alebo nie sú vhodné na dosiahnutie cieľov smernice, Komisia môže prijať vykonávacie akty určujúce parametre označovania palív, ktoré sú uvádzané na trh Únie a ktoré podľa posúdenia Komisie dosahujú úroveň 1 % z celkového objemu predaja vo viac ako jednom členskom štáte.
5. Vykonávacie akty uvedené v tomto článku sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 9.

Článok 8

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udelí za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 3, 4 a 5 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú.
3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomoci uvedené v článkoch 3, 4, 5 a 6 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o zrušení sa ukončuje delegovanie právomoci uvedenej v danom rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nemá vplyv na platnosť žiadneho delegovaného aktu, ktorý už nadobudol účinnosť.
4. Komisia oznámi delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 3, 4, 5 a 6 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o tri mesiace.

Článok 9

Výbor

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Pri odkaze na tento odsek sa uplatňuje článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. V prípade, že sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak o tom v lehote na doručenie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiadajú jednoduchá väčšina členov výboru.

Článok 10

Podávanie správ a preskúmanie

1. Každý členský štát predloží Komisii do [dvoch rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] a potom každé 2 roky správu o národnom politickom rámci a jeho vykonávaní. Tieto správy obsahujú informácie uvedené v prílohe I.
2. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice každé dva roky s účinnosťou od [dva roky po dátume transpozície tejto smernice].

Správa Komisie obsahuje tieto prvky:

- posúdenie opatrení prijatých každým členským štátom;
- posúdenie vplyvu tejto smernice na rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a dosahu na hospodárstvo a životné prostredie;
- informácie o technickom pokroku a rozvoji trhu s alternatívnymi palivami zahrnutými do tejto smernice a trhu s každým iným alternatívnym palivom.

Komisia môže navrhnúť akékoľvek vhodné opatrenia.

V správe Komisie sa posúdia požiadavky a termíny stanovené v tejto smernici pre vybudovanie infraštruktúry a uplatňovanie špecifikácií s prihliadnutím na technický a ekonomický vývoj a na rozvoj trhu s príslušnými alternatívnymi palivami a prípadne sa k nej pripojí legislatívny návrh.

Článok 11 *Transpozícia*

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.
2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 12 *Nadobudnutie účinnosti*

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 13 *Adresáti*

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA I

Národné politické rámce

Národný politický rámec musí obsahovať najmenej tieto prvky:

1. Regulačný rámec

Regulačný rámec obsahuje opatrenia na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá, napr. stavebné povolenia, povolenia na výstavbu parkovacích miest, certifikácia výsledkov podnikov v oblasti životného prostredia, koncesie pre čerpacie stanice.

2. Politické opatrenia na podporu vykonávania národného politického rámca

Uvedené opatrenia musia zahŕňať prinajmenej tieto prvky:

- priame stimuly na nákup dopravných prostriedkov s pohonom na alternatívne palivá alebo pre budovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá;

- možnosť daňových stimulov na podporu dopravných prostriedkov s pohonom na alternatívne palivá a infraštruktúry pre alternatívne palivá;
- využívanie verejného obstarávania na podporu alternatívnych palív vrátane spoločného obstarávania;
- nefinančné stimuly na strane dopytu: napr. prednostný prístup do vyhradených priestorov, politika parkovacích miest, vyhradené jazdné pruhy.

3. Podpora zavádzania a výroby

Ročný verejný rozpočet pridelený na zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá s rozdelením podľa palív a druhov dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká).

Ročný verejný rozpočet pridelený na podporu závodov na výrobu technológií pre alternatívne palivá s rozdelením podľa palív a druhov dopravy.

4. Výskum, technický rozvoj a demonštračné činnosti

Ročný verejný rozpočet pridelený na podporu výskumu, technického rozvoja a demonštračných činností v oblasti alternatívnych palív s rozdelením podľa palív a druhov dopravy.

5. Ciele

- vnútroštátne ciele do roku 2020 pre zavádzanie alternatívnych palív v rôznych druhoch dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká) a pre príslušnú infraštruktúru;
- vnútroštátne ciele stanovované každý rok pre zavádzanie alternatívnych palív v rôznych druhoch dopravy a pre príslušnú infraštruktúru, aby sa dosiahli vnútroštátne ciele na rok 2020.

PRÍLOHA II

Minimálny počet nabíjacích miest pre elektrické vozidlá v každom členskom štáte

Členský štát	Počet nabíjacích miest (v tisícoch)	Počet verejne prístupných nabíjacích miest (v tisícoch)
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2

LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122
HR	38	4

PRÍLOHA III

Technické špecifikácie

1. Technické špecifikácie pre elektrické nabíjacie miesta

1.1. Nabíjacie miesta pre pomalé nabíjanie motorových vozidiel elektrickou energiou

Nabíjacie miesta pre pomalé nabíjanie striedavým prúdom (AC) pre elektrické vozidlá musia byť na účely interoperability vybavené konektormi typu X podľa normy EN 62196-2:2012.

1.2. Nabíjacie miesta pre rýchle nabíjanie motorových vozidiel elektrickou energiou

Nabíjacie miesta pre rýchle nabíjanie striedavým prúdom (AC) pre elektrické vozidlá musia byť na účely interoperability vybavené konektormi typu X podľa normy EN 62196-2:2012.

Nabíjacie miesta pre rýchle nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) pre elektrické vozidlá musia byť na účely interoperability vybavené konektormi typu „Combo 2“ uvedenými v príslušnej norme, ktorá má byť prijatá do roku 2014.

1.3. Pobrežná dodávka elektrickej energie pre plavidlá

Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre plavidlá vrátane konštrukcie, inštalácie a skúšky systémov musí spĺňať príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku 2014, a do uverejnenia tejto normy musí spĺňať technické špecifikácie normy IEC/ISO/IEEE 80005-1.

2. Technické špecifikácie plniacich staníc vodíka pre motorové vozidlá

2.1. Vonkajšie plniace stanice vodíka, ktoré vydávajú plyný vodík používaný ako palivo v pozemných vozidlách, musia spĺňať príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku

2014, a do uverejnenia tejto normy musia spĺňať technické špecifikácie ISO/TS 20100:2008 – Dopĺňanie plynného vodíka.

2.2. Čistota vodíka vydávaného na plniacich staniciach vodíka musí spĺňať príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku 2014, a do uverejnenia tejto normy musí spĺňať technické špecifikácie obsiahnuté v norme ISO 14687-2.

2.3. Plniace stanice vodíka používajú algoritmy dopĺňania paliva a zariadenia spĺňajúce príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku 2014, a do uverejnenia tejto normy musia spĺňať technické špecifikácie normy ISO 20100 – Protokoly pre dopĺňanie vodíka pre ľahké úžitkové pozemné vozidlá s pohonom na plynný vodík.

2.4. Konektory pre vozidlá na dopĺňanie plynného vodíka musia spĺňať príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku 2014, a do uverejnenia tejto normy musia spĺňať normu ISO 17268 – spojovacie zariadenia pre dopĺňanie plynného vodíka do pozemných vozidiel.

3. Technické špecifikácie pre plniace stanice zemného plynu

3.1. Technické špecifikácie pre plniace stanice skvapalneného zemného plynu (LNG) pre plavidlá

Plniace stanice LNG pre plavidlá musia spĺňať príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku 2014.

3.2. Technické špecifikácie pre plniace stanice skvapalneného zemného plynu (LNG) pre motorové vozidlá

Plniace stanice LNG pre motorové vozidlá musia spĺňať príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku 2014.

3.3. Technické špecifikácie pre plniace stanice stlačeného zemného plynu (CNG) pre motorové vozidlá

3.3.1. Konektory/nádoby pre CNG musia dodržiavať nariadenie EHK OSN č. 110 (ktoré odkazuje na normu ISO 14469, časti I a II).

3.3.2. Plniace stanice CNG a L-CNG musia spĺňať príslušnú normu EN, ktorá má byť prijatá do roku 2014.

4. Technické špecifikácie pre benzín a motorovú naftu s obsahom biopalív

4.1. Benzín s nízkym obsahom bioetanolu musí spĺňať normu EN 228.

4.2. Motorová nafta s nízkym obsahom bionafty musí spĺňať normu EN 590.

4.3. Všetky čerpadlá na dopĺňanie benzínu na čerpacích staniciach musia dodržiavať požiadavky na označenie paliva stanovené v norme EN 228.

4.4. Všetky čerpadlá na dopĺňanie nafty na čerpacích staniciach musia dodržiavať požiadavky na označenie paliva stanovené v norme EN 590.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

- 1.1. Názov návrhu/iniciatívy
- 1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB
- 1.3. Druh návrhu/iniciatívy
- 1.4. Ciele
- 1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy
- 1.6. Trvanie akcie a jej finančného vplyvu
- 1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

- 2.1. Opatrenia týkajúce sa kontroly a predkladania správ
- 2.2. Systémy riadenia a kontroly
- 2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

- 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov
- 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky
 - 3.2.1. *Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky*
 - 3.2.2. *Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky*
 - 3.2.3. *Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky*
 - 3.2.4. *Súlad s platným viacročným finančným rámcom*
 - 3.2.5. *Účasť tretích strán na financovaní*
- 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB²⁵

Doprava

1.3. Druh návrhu/iniciatívy

X Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu**²⁶

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **predĺženia trvania existujúcej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **akcie presmerovanej na novú akciu**

1.4. Ciele

1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy

Hlavná iniciatíva „Európa efektívne využívajúca zdroje“ stratégie Európa 2020.

BIELA KNIHA Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje

1.4.2. Konkrétne ciele a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Konkrétny cieľ č. 4

Lepšie využitie nízkouhlíkových druhov dopravy a podpora multimodality (v spojení s všeobecným cieľom efektívnej dopravy).

Príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Vnútrozemská, letecká a námorná doprava

²⁵ ABM: riadenie podľa činností – ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

²⁶ Podľa článku 49 ods. 6 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

1.4.3. *Očakávané výsledky a vplyv*

Uveďte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.

Vybudovanie minimálnej infraštruktúry pre alternatívne palivá a uplatňovanie spoločných technických noriem v celej EÚ
Zachovanie vedúceho postavenia EÚ v oblasti automobilového priemyslu a priemyslu výroby plavidiel a príspevok k rastu ekonomiky a zamestnanosti v Európe
Prelomenie závislosti dopravy na ropu
Príspevok k dosiahnutiu zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy o 60 % do roku 2050

1.4.4. *Ukazovatele výsledkov a vplyvu*

Uveďte ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať realizáciu návrhu/iniciatívy.

Počet elektrických nabíjacích miest / plniacich staníc
Počet vozidiel / plavidiel poháňaných alternatívnymi palivami
Zníženie podielu dovozu ropy
Zníženie podielu dopravy na emisiách skleníkových plynov

1.5. **Dôvody návrhu/iniciatívy**

1.5.1. *Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte*

Krátkodobý horizont:
Minimálne pokrytie infraštruktúrou pre elektrickú energiu, vodík, LNG (plavidlá a nákladné automobily) a CNG
Označovanie palív na plniacich staniciach a vo vozidlách
Dlhodobý horizont: Optimálne pokrytie infraštruktúrou pre elektrickú energiu, vodík, LNG (plavidlá a nákladné automobily) a CNG

1.5.2. *Prínos zapojenia Európskej únie*

Umožniť rozvoj jednotného trhu s infraštruktúrou pre alternatívne palivá a trhu s vozidlami a plavidlami využívajúcimi alternatívne palivá
Vytvorenie vhodných podmienok, aby rôzne trhové subjekty mohli plniť svoje funkcie

1.5.3. *Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti*

Predchádzajúce iniciatívy a podporné opatrenia sa prevažne zaoberali výrobou palív, vývojom automobilových technológií, obchodom s vozidlami využívajúcimi alternatívne palivá, pričom zanedbávali budovanie potrebnej infraštruktúry.
Tieto skúsenosti potvrdzujú potrebu opatrenia EÚ v súvislosti s infraštruktúrou.

1.5.4. *Zlučiteľnosť a možná synergie s inými finančnými nástrojmi*

Dopravná infraštruktúra – Nástroj „Spájame Európu“ v rámci TEN-T

1.6. Trvanie akcie a jej finančného vplyvu

☐ Návrh/iniciatíva s **obmedzeným trvaním**

- ☐ Návrh/iniciatíva je v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- ☐ Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR.

☒ Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od prijatia smernice

1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia²⁷

☒ **Priame centralizované hospodárenie** na úrovni Komisie

☐ **Nepriame centralizované hospodárenie** s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- ☐ výkonné agentúry
- ☐ subjekty zriadené Spoločenstvami²⁸
- ☐ národné verejnoprávne subjekty/subjekty poverené vykonávaním verejnej služby
- ☐ osoby poverené realizáciou osobitných akcií podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte v zmysle článku 49 nariadenia o rozpočtových pravidlách

☐ **Zdieľané hospodárenie** s členskými štátmi

☐ **Decentralizované hospodárenie** s tretími krajinami

☐ **Spoločné hospodárenie** s medzinárodnými organizáciami (*uved'te*)

V prípade viacerých spôsobov hospodárenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.

Poznámky:

--

²⁷ Vysvetlenie spôsobov hospodárenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

²⁸ Podľa článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa kontroly a predkladania správ

Uved'te časový interval a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Členské štáty predložia Komisii dva roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice a potom každé 2 roky správu o národnom politickom rámci pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a príslušnou infraštruktúrou a jeho vykonávaní.

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice každé dva roky s účinnosťou od dvoch rokov po dátume transpozície tejto smernice.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Zistené riziká

Oneskorená transpozícia smernice

Neprimerané vykonávanie

2.2.2. Plánované metódy kontroly

Pravidelné správy členských štátov (prvá správa dva roky po nadobudnutí účinnosti smernice a potom každé 2 roky).

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia.

Financovanie zo zdrojov EÚ sa predpokladá pri monitorovacích štúdiách. Tieto štúdie budú útvary Komisie primerane sledovať.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

Investície bude znášať iba priemyselné odvetvie. Komisia bude každé dva roky uskutočňovať štúdiu.

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

06.020300 Podporné činnosti pre európsku dopravnú politiku a práva cestujúcich. Financovanie prostredníctvom presunu pôžičiek (bez vplyvu na nový VFR)

1. Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo 06.020300 Podporné činnosti pre európsku dopravnú politiku a práva cestujúcich.		krajín EZVO ³⁰	kandidátskych krajín ³¹	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods. 1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	[XX.YY.YY.YY]	DRP/NRP	NIE	NIE	NIE	NIE

2. Požadované nové rozpočtové riadky ŽIADNE

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Názov.....]]		krajín EZVO	kandidátskych krajín	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods. 1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	[XX.YY.YY.YY]		ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

²⁹ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky

³⁰ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

³¹ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca:	Číslo 06.020300	Podporné činnosti pre európsku dopravnú politiku a práva cestujúcich
--	--------------------	--

GR: MOVE			Rok N ³²	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
• Operačné rozpočtové prostriedky										
Číslo rozpočtového riadka 06.020300	Závazky	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	0	750 000
	Platby	(2)			250 000		250 000		250 000	750 000
Číslo rozpočtového riadka	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov ³³										
Číslo rozpočtového riadka		(3)								
Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU	Závazky	=1+1a +3		250 000		250 000		250 000		
	Platby	=2+2a +3			250 000		250 000		250 000	750 000

³² Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína realizovať.

³³ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov SPOLU			(6)							
Rozpočtové prostriedky OKRUHU <...> viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	=4+ 6		250 000		250 000		250 000		750 000
	Platby	=5+ 6		, 250 000		250 000		250 000		750 000

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré okruhy:

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov SPOLU			(6)							
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 4 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závazky	=4+ 6								
	Platby	=5+ 6								

Okruh viacročného finančného rámca:	5	„Administratívne výdavky“
--	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok N (v EUR)	Rok N+1 (v EUR)	Rok N+2 (v EUR)	Rok N+3 (v EUR)	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6) (v EUR)			SPOLU (v EUR)
GR: MOVE									
• Ľudské zdroje (preradenie zamestnancov)		131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	917 000
• Ostatné administratívne výdavky Riadiaci výbor – 1 zasadanie/rok		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	96 390
GR MOVE SPOLU	Rozpočtové prostriedky	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závazky spolu = Platby spolu)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
---	-----------------------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok N ³⁴	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	144 770	394 770		394 770		394 770		1 329 080
	Platby	144 770		394 770		394 770		394 770	1 329 080

³⁴

Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína realizovať.

3.2.2. Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy ↓			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
	VÝSTUPY																	
	Druh ³⁵	Priemerné náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady
KONKRÉTNY CIEĽ č. 4 ³⁶ ...																		
- Výstup	Štúdie	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
- Výstup																		
- Výstup																		
Konkrétny cieľ č. 4 medzisúčet			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
KONKRÉTNY CIEĽ č. ...																		
- Výstup																		
Konkrétny cieľ č. 2 medzisúčet																		

³⁵ Výstupy znamenajú dodané produkty a služby (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

³⁶ Ako je uvedené v oddiele 1.4.2. „Konkrétne ciele...“.

NÁKLADY SPOLU (v EUR)	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
-----------------------	---	---	---	---------	---	---	---	---------	---	---	---	---------	---	---	---	---------

3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Zhrnutie

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov (**preradenie zamestnancov**)
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ³⁷ (v EUR)	Rok N+1 (v EUR)	Rok N+2 (v EUR)	Rok N+3 (v EUR)	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6) (v EUR)			SPOLU (v EUR)
--	-----------------------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	---	--	--	------------------

OKRUH 5 viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								0 (preraden ie zamestna ncov)
Ostatné administratívne výdavky	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
OKRUH 5 viacročného finančného rámca medzisúčt	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390

Mimo OKRUHU 5³⁸ viacročného finančného rámca								
Ludské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky								
Mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca medzisúčt								

SPOLU	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
--------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

³⁷

Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína realizovať.

³⁸

Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov: **zamestnanci budú preradení**
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

odhady sa zaokrúhľujú na celé čísla (alebo najviac na jedno desatinné miesto)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
XX 01 01 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (delegácie)							
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času) ³⁹							
XX 01 02 01 (ZZ, DAZ, VNE, z celkového finančného krytia)							
XX 01 02 02 (ZZ, DAZ, PED, MZ a VNE v delegáciách)							
XX 01 04 yy ⁴⁰	- ústredie ⁴¹						
	- delegácie						
XX 01 05 02 (ZZ, DAZ, VNE – nepriamy výskum)							
10 01 05 02 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU							

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	
--------------------------------	--

³⁹ ZZ = zmluvný zamestnanec; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert;

⁴⁰ Pod stropom pre externých zamestnancov z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

⁴¹ Najmä pre štrukturálne fondy, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky fond pre rybné hospodárstvo (EFRH).

Externí zamestnanci	
---------------------	--

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- ☒ Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca⁴².

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Účasť tretích strán na financovaní

- ☒ Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Spolufinancované prostriedky SPOLU								

⁴² Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:
 - ☐ vplyv na vlastné zdroje
 - ☐ vplyv na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúcom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁴³					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	
Článok								

V prípade rôznych pripísaných príjmov, na ktoré bude mať návrh/iniciatíva vplyv, uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

--

⁴³

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % nákladov na výber.