



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 24.1.2013  
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 5 final}

{SWD(2013) 6 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI A CÍLE NÁVRHU

Strategie Evropa 2020<sup>1</sup> pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění se ve svých stěžejních iniciativách „Evropa účinněji využívající zdroje“ a „Unie inovací“ zaměřuje na řešení sociálních problémů, jako je změna klimatu, energetika a nedostatek zdrojů, na zvyšování konkurenceschopnosti a dosahování energetické bezpečnosti účinnějším využíváním zdrojů a energie. V souladu s touto strategií vyzvala bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“<sup>2</sup> k prolomení závislosti dopravy na ropě a stanovila cíl snížit emise skleníkových plynů v dopravě do roku 2050 o 60 %. Uvádí, že Komise bude rozvíjet „*udržitelnou strategii alternativních paliv zahrnující rovněž odpovídající infrastrukturu*“ (iniciativa 24) a „*pokyny a normy pro čerpací infrastrukturu*“ (iniciativa 26).

Sdělení Komise o evropské strategii pro alternativní paliva<sup>3</sup> hodnotí hlavní dostupné varianty alternativních paliv, která by mohla nahradit ropu a přispět ke snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, a navrhuje rozsáhlý seznam opatření na podporu rozvoje trhu s alternativními palivy v Evropě, která doplňují ostatní strategie pro snížení spotřeby ropy a emisí skleníkových plynů z dopravy.

Hlavními alternativními variantami paliv jsou elektřina, vodík, biopaliva, zemní plyn (v podobě stlačeného zemního plynu (CNG), zkapalněného zemního plynu (LNG) nebo zkapalněného plynu (GTL)) a zkapalněný ropný plyn (LPG).

Za hlavní překážku zavádění alternativních paliv na trh a jejich přijetí spotřebiteli je považována absence infrastruktury pro alternativní paliva i absence společných technických specifikací pro rozhraní mezi vozidlem a infrastrukturou.

Účelem tohoto návrhu směrnice je zajistit vytváření infrastruktury pro alternativní paliva a zavedení společných technických specifikací pro tuto infrastrukturu v Unii. Jeho cílem je usnadnit působení tržních sil a přispět touto iniciativou k hospodářskému růstu v Evropě.

### 2. KONZULTACE SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Komise provedla rozsáhlé přípravné práce a konzultace s odvětvím a občanskou společností prostřednictvím Evropské skupiny odborníků pro budoucí pohonné hmoty v letech 2010 a 2011 a cílené konzultace v listopadu a prosinci 2011, s odborníky z členských států prostřednictvím společné skupiny odborníků pro dopravu a životní prostředí v roce 2011, s odborníky členských států v oblastech automobilového průmyslu a občanské společnosti ve skupině na vysoké úrovni CARS 21 v letech 2010–2012 a s širokou veřejností v rámci veřejné online konzultace od srpna do října 2011 a na konferenci na téma „Pohonné hmoty budoucnosti“ v rámci „Týdne udržitelné energie EU“.

Zprávy vypracované oběma skupinami odborníků a skupinou na vysoké úrovni CARS 21, souhrn z veřejné konference a shrnutí příspěvků obdržených během

<sup>1</sup> KOM(2010) 2020 v konečném znění.

<sup>2</sup> KOM(2011) 144 v konečném znění.

<sup>3</sup> KOM(2013) 17.

veřejné a cílené konzultace se zúčastněnými stranami byly zveřejněny na internetových stránkách Komise<sup>4</sup>.

Bylo provedeno několik studií. „Studie čistých dopravních systémů“ zkoumala možné příspěvky alternativních paliv k dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %, uvedeného v bílé knize o dopravě. „Studie provádění čistých dopravních systémů v souvislosti s infrastrukturou pro alternativní paliva“ posoudila různé varianty vývoje celoevropské infrastruktury pro alternativní paliva<sup>5</sup>. Studie „Emise ze skleníkových plynů v dopravě v EU: cesty do roku 2050“<sup>6</sup> se konkrétně zabývala otázkami dekarbonizace relevantními pro tuto iniciativu a ve svých zjištěních zdůraznila, že je zásadně nutné, aby v zájmu zajištění nákladové efektivity celého balíku opatření souběžně s využíváním alternativních paliv pokračovalo zvyšování technologické účinnosti vozidel.

Posouzení dopadů, předkládané spolu s tímto návrhem, zkoumalo situaci infrastruktury pro hlavní varianty alternativních paliv. Hodnotilo různé možnosti politiky pro nezbytné vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva a zavedení společných technických specifikací.

### 3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Tento návrh směrnice stanoví požadavky na zavedení vnitrostátních rámců politiky pro tržní vývoj alternativních paliv a pro vytvoření minimální infrastruktury pro alternativní paliva, včetně zavedení společných technických specifikací.

Je navrhována minimální povinná infrastruktura pro elektřinu, vodík a zemní plyn (CNG a LNG), která má klíčový význam pro přijetí těchto alternativních paliv spotřebiteli (zavedení na trh) a pro další rozvoj a využití těchto technologií v odvětví.

Tento návrh vyžaduje, aby každý členský stát zřídil minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, přičemž 10 % z nich bude veřejně přístupných. Na základě vnitrostátních cílů pro elektrická vozidla, které již byly v mnoha členských státech stanoveny, a s využitím extrapolace na celkový počet očekávaný pro celou Unii definuje pro každý členský stát minimální počty. Větší počet elektrických vozidel lze očekávat v členských státech s vyšší mírou urbanizace, protože elektrická vozidla budou kvůli omezenému dojezdu a vysokému příznivému účinku na snížení emisí znečišťujících látek a hluku používána převážně v městských aglomeracích. Elektrická vozidla dále potřebují mít alespoň dvě dobíjecí stanice na vozidlo k dispozici pro plné dobití a určitý počet veřejně přístupných dobíjecích stanic pro doplňkové dobití, aby byly překonány obavy z nedostatečného dojezdu.

Zavedení společných technických specifikací je nezbytné pro rozhraní mezi dobíjecími stanicemi a vozidly a také pro dodávky pobřežní elektřiny na plavidla.

---

<sup>4</sup> <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/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/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/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>.

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm).

<sup>6</sup> [www.eutransportghg2050.eu](http://www.eutransportghg2050.eu).

Stávající vodíkové čerpací stanice, jež byly dosud vybudovány v rámci demonstračních projektů vodíkových vozidel, je třeba doplnit, aby byl možný provoz vodíkových vozidel na celém území členského státu. To by vodíkovým vozidlům umožnilo provoz v celé Unii. Toto může sloužit jako základ pro případné pozdější vybudování celoevropské sítě. Pro vodíkové čerpací stanice je třeba zavést společné technické specifikace.

Čerpací stanice s LNG je třeba postavit v rámci základní transevropské dopravní sítě (TEN-T): ve všech námořních a vnitrozemských přístavech a s maximálními možnými rozestupy na dálnicích. Pro čerpací stanice s LNG a také pro čerpací stanice s CNG pro motorová vozidla je třeba zavést společné technické specifikace.

Čerpací stanice s CNG je třeba vybudovat v rozsahu nutném k tomu, aby byl možný provoz vozidel na CNG v celé Unii.

Je třeba, aby byly v zájmu informovanosti spotřebitelů na všech čerpacích stanicích, v manuálech vozidel i na vozidlech umístěny jasné a srozumitelné informace o kompatibilitě paliv a vozidel dostupných na trhu.

Prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci se umožní revize portfolia alternativních paliv, pokrytí infrastrukturou a přijímání technických specifikací pro paliva a jejich infrastrukturu.

Způsob informování spotřebitelů o palivech a jejich kompatibilitě s vozidly bude definován prováděcími akty.

Všechny podstatné prvky nutné k provedení této směrnice jsou uvedeny v člancích, přílohách a bodech odůvodnění tohoto návrhu. Vysvětlující dokumenty proto nejsou třeba.

### **3.1. Právní základ – podoba právního aktu**

Cílem tohoto návrhu směrnice je přispět v dlouhodobém horizontu k udržitelné dopravě díky podpoře vytváření infrastruktury pro alternativní paliva. Základem návrhu je čl. 91 písm. d) Smlouvy o fungování Evropské unie. Kvantifikované povinnosti stanovené v tomto návrhu poskytují odvětví a spotřebitelům předvídatelný rámec. Členské státy jsou povinny zavést vnitrostátní rámce politiky, pro něž tento návrh směrnice stanoví minimální soubor prvků. Členským státům nicméně zůstává volba prováděcích metod k dosažení stanovených cílů. Flexibilita při provádění směrnice umožňuje členským státům použít nástroje, které považují pro dosažení cílů stanovených ve směrnici za nákladově nejefektivnější.

### **3.2 Obsah návrhu**

Článek 1 definuje oblast působnosti směrnice, která stanoví povinnost zavést společné technické specifikace a vytvořit minimální infrastrukturu pro elektřinu, zemní plyn (LNG a CNG) a vodík jako alternativní paliva pro dopravu.

Článek 2 obsahuje definice pojmů pro účely této směrnice.

Článek 3 ukládá členským státům, aby zřídily vnitrostátní rámce politiky pro tržní vývoj alternativních paliv a jejich infrastruktury. Obsahuje rovněž ustanovení o spolupráci mezi členskými státy a ustanovení týkající se povinnosti podávat Komisi zprávy a následného hodnocení uvedených vnitrostátních rámců politiky Komisí.

Článek 4 stanoví požadavky na minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla v každém členském státě a společné technické specifikace, které má tato infrastruktura splňovat.

Článek 5 vyžaduje, aby byl na území členských států, kde již existují vodíkové čerpací stanice, zajištěn dostatečný počet vodíkových čerpacích stanic, který umožní provoz vodíkových vozidel na celém území státu. Rovněž definuje společné technické specifikace, které má tato infrastruktura splňovat.

Článek 6 vyžaduje, aby byly všechny námořní a vnitrozemské přístavy a silnice hlavní sítě TEN-T vybaveny čerpacími stanicemi s LNG, a definuje společné technické specifikace, které má tato infrastruktura splňovat. Vyžaduje rovněž zajištění dostatečného počtu čerpacích stanic s CNG s maximálními možnými rozestupy, aby byl možný provoz vozidel na CNG v celé Unii, a definuje společné technické specifikace, které mají čerpací stanice s CNG splňovat.

Článek 7 definuje společné prvky informací pro spotřebitele ohledně paliv a jejich kompatibility s vozidly, které mají být k dispozici u čerpacích stanic, v manuálech vozidel a na vozidlech.

Článek 8 upřesňuje postup pro akty v přenesené pravomoci.

Článek 9 upřesňuje postup projednávání ve výboru týkající se prováděcích aktů.

Článek 10 stanoví harmonogram a obsah zpráv od členských států a od Komise.

Článek 11 vymezuje lhůtu pro provedení této směrnice a postup oznamování vnitrostátních prováděcích opatření.

Článek 12 stanoví datum vstupu této směrnice v platnost.

Příloha I definuje minimální počet prvků, které mají obsahovat vnitrostátní rámce politiky.

Příloha II stanoví minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, který má každý členský stát zajistit.

Příloha III definuje technické specifikace dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, dodávky pobřežní elektřiny na loď, vodíkové čerpací stanice, čerpací stanice se zemním plynem (LNG a CNG) a normy pro paliva, které mají být použity pro informace spotřebitelům, které mají být poskytnuty ohledně pohonných hmot.

### **Zásada subsidiarity**

Právo Unie jednat v oblasti dopravy je stanoveno v člancích 90 a 91 Smlouvy o fungování EU, v hlavě VI o společné dopravní politice.

V této oblasti je nezbytná iniciativa Unie, jelikož členské státy nemají potřebné právní nástroje k dosažení celoevropské koordinace, pokud jde o vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva a její technické specifikace.

Přidaná hodnota činnosti EU v této oblasti vyplývá z nadnárodní povahy zjištěného problému chybějící infrastruktury pro alternativní paliva. Výrobci vozidel, plavidel a zařízení potřebují vyrábět ve velkém měřítku pro jednotný trh Unie. Potřebují také vycházet z konzistentního vývoje napříč členskými státy. Obdobně spotřebitelé a uživatelé dopravy očekávají celoevropskou mobilitu vozidel a plavidel na alternativní paliva. Činnost na evropské úrovni může zajistit požadovanou koordinaci v rámci celého trhu Unie a provádění společných technických specifikací v celé EU.

### **Zásada proporcionality**

V zájmu dodržení zásady proporcionality se navrhané opatření týká pouze následujících alternativních paliv: elektřiny, vodíku a zemního plynu (LNG a CNG), u nichž selhání trhu odůvodňuje veřejný zásah, a dvou druhů dopravy (silniční a

vodní), u nichž nelze rozvoje minimální nezbytné sítě dosáhnout bez podpory Unie. Tyto sektory představují přes 80 % objemu nákladní a osobní dopravy. V uvedených sektorech má využití alternativních paliv zásadní význam pro prolomení závislosti na ropě, zlepšení konkurenceschopnosti Evropy a snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících emisí.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Pro rozpočet EU vzniknou jen omezené náklady související s kontrolou provádění směrnice.

## Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY****o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,  
s ohledem na návrh Evropské komise<sup>7</sup>,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>8</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>9</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise se ve svém sdělení „EVROPA 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“<sup>10</sup> zaměřuje na zvyšování konkurenceschopnosti a energetické bezpečnosti účinnějším využíváním zdrojů a energie.
- (2) Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“<sup>11</sup> vyzvala k prolomení závislosti dopravy na ropě. Komise se proto zavázala vypracovat udržitelnou strategii alternativních paliv a vytvořit odpovídající infrastrukturu. Bílá kniha rovněž stanovila cíl snížit emise skleníkových plynů v dopravě do roku 2050 o 60 %.
- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a o změně a následném zrušení směrnic 2001/77/ES a 2003/30/ES<sup>12</sup> stanoví cíl 10% tržního podílu pohonných hmot z obnovitelných zdrojů.
- (4) Na základě konzultací se zúčastněnými stranami a odborníky z členských států, jakož i dalších odborných analýz<sup>13</sup> byly jako hlavní alternativní paliva, která vykazují potenciál pro dlouhodobou náhradu ropy a dekarbonizaci, určeny elektřina, vodík, biopaliva, zemní plyn a zkapalněný ropný plyn (LPG).

---

<sup>7</sup> Úř. věst. C ..., ..., s. ....

<sup>8</sup> Úř. věst. C ..., ..., s. ....

<sup>9</sup> Úř. věst. C ..., ..., s. ....

<sup>10</sup> KOM(2010) 2020.

<sup>11</sup> KOM(2011) 144.

<sup>12</sup> Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16.

<sup>13</sup> COM(2013) 17.

- (5) Ve zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21 ze dne 6. června 2012<sup>14</sup> se uvádí, že absence celounijní harmonizované infrastruktury pro alternativní paliva brání tržnímu zavedení vozidel využívajících alternativní paliva a opožděje jejich přínosy pro životní prostředí. Sdělení Komise o akčním plánu pro automobilový průmysl v Evropě CARS 2020 hlavní doporučení zprávy skupiny na vysoké úrovni CARS 21 přijímá a na jejich základě předkládá akční plán<sup>15</sup>. Tato směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva je jedním z klíčových opatření oznámených Komisí.
- (6) Mělo by se zamezit roztržnění vnitřního trhu nekoordinovaným zavedením alternativních paliv na trh. Koordinované rámce politiky všech členských států by proto měly poskytnout dlouhodobou jistotu nezbytnou pro soukromé i veřejné investice do technologií vozidel a paliv a budování infrastruktury. Členské státy by proto měly zřídit vnitrostátní rámce politiky uvádějící jejich záměry, cílové hodnoty a podpůrné akce pro rozvoj trhu s alternativními palivy, včetně nezbytné infrastruktury, která má být zavedena. Členské státy by měly na regionální nebo makroregionální úrovni spolupracovat s ostatními sousedními členskými státy prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky, zejména tam, kde je nutná kontinuita pokrytí infrastrukturou pro alternativní paliva přes státní hranice nebo výstavba nové infrastruktury v blízkosti hranic. Koordinaci těchto vnitrostátních rámců politiky a jejich soudržnost na úrovni EU by měla zajišťovat Komise na základě jejich pravidelného hodnocení.
- (7) Pro opatření Unie a členských států na podporu infrastruktury pro alternativní paliva by měla být způsobilá pouze paliva zařazená do vnitrostátních rámců politiky, aby se veřejná podpora zaměřila na koordinovaný rozvoj vnitřního trhu k dosažení mobility na úrovni Unie s využitím vozidel a plavidel na alternativní paliva.
- (8) Opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva se realizují v souladu s pravidly pro státní podporu stanovenými Smlouvou o fungování EU.
- (9) Podle definice ve směrnici 2009/28/ES<sup>16</sup> jsou biopaliva palivy vyrobenými z biomasy. Biopaliva jsou v současnosti nejvýznamnějším druhem alternativních paliv – jejich podíl v dopravě EU představuje 4,4 %. Pokud jsou vyráběna udržitelným způsobem, aniž by způsobovala nepřímou změnu využití půdy, mohou přispět k podstatnému snížení celkového objemu emisí CO<sub>2</sub>. Mohou poskytovat čistou energii všem druhům dopravy. Problémy v dodávkách a ohledy na udržitelnost mohou nicméně jejich využití omezit.
- (10) Absence harmonizovaného rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva v celé Unii brání rozšíření úspor z rozsahu na straně nabídky i mobility v celé EU na straně poptávky. Je třeba vybudovat nové sítě infrastruktury – zejména pro elektřinu, vodík a zemní plyn (LNG a CNG).
- (11) Elektřina je čisté palivo, které je obzvláště atraktivní pro využívání elektrických vozidel a elektrických jednostopých vozidel v městských aglomeracích, což může přispět ke zlepšení kvality ovzduší a snížení hluku. Členské státy by měly zajistit vybudování dobíjecích stanic pro elektrická vozidla s dostatečným pokrytím – v nejméně dvojnásobném počtu, než je počet vozidel – z nichž 10 % bude veřejně přístupných, se zaměřením především na městské aglomerace. Soukromí majitelé

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf).

<sup>15</sup> COM(2012) 636 final, 8. listopadu 2012.

<sup>16</sup> Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16.

elektrických vozidel jsou do značné míry závislí na přístupu k dobíjecím stanicím na kolektivních parkovištích situovaných například u bytových domů, kanceláří a firem. Veřejné orgány by měly přijmout regulační ustanovení, která občanům pomohou tím, že zajistí, aby developeři a správci lokalit poskytli příslušnou infrastrukturu s dostatečným počtem dobíjecích stanic pro elektrická vozidla.

- (12) Při rozvoji infrastruktury pro elektrická vozidla je nutné vzít v úvahu interakci této infrastruktury s elektrickou soustavou a také s politikou Unie pro elektřinu. Zřízení a provozování dobíjecích stanic pro elektrická vozidla by mělo probíhat na konkurenčním trhu s otevřeným přístupem pro všechny strany se zájmem o zavádění nebo provozování dobíjecí infrastruktury.
- (13) Elektrická vozidla by mohla přispět ke stabilitě elektrické soustavy tím, že si budou dobíjet baterie z rozvodné sítě v období nízké obecné poptávky po elektrické energii a v době vysoké obecné poptávky po elektřině budou dodávat energii z baterií zpět do sítě. Dobíjecí stanice by proto měla využívat inteligentní měřicí systémy a cena za elektřinu z dobíjecí stanice by měla být tržní, aby se prostřednictvím dynamické tvorby cen podporovala flexibilní spotřeba (a skladování) elektřiny.
- (14) Pokud jde o dobíjecí stanice pro elektrická vozidla, které nejsou veřejně přístupné, měly by členské státy zajistit soulad a usilovat o maximalizaci synergií s plány zavádění inteligentních měřičů na základě povinnosti podle přílohy I bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/72/ES ze dne 13. července 2009 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o zrušení směrnice 2003/54/ES<sup>17</sup>. Veřejně přístupné dobíjecí stanice v současnosti nepatří mezi regulované činnosti provozovatelů distribuční soustavy definovaných v kapitole VI směrnice 2009/72/ES.
- (15) Komise v roce 2010 pověřila evropské normalizační organizace (mandát M468), aby vydaly nové normy nebo revidovaly stávající normy v zájmu zajištění interoperability a propojitelnosti mezi elektrickými dobíjecími stanicemi a nabíječi elektrických vozidel. Výbor CEN/CENELEC zřídil pracovní skupinu, která v říjnu 2011 vydala zprávu. Přestože tato zpráva obsahuje řadu doporučení, nebylo dosaženo konsenzu ohledně výběru jednoho standardního rozhraní. Jsou proto třeba další opatření pro dosažení nevlastnického řešení, které bude zajišťovat interoperabilitu v celé EU.
- (16) Zařízení pro pobřežní elektřinu mohou sloužit námořní a vnitrozemské vodní dopravě jako zdroj čisté energie, zejména v přístavech námořní a vnitrozemské dopravy, v nichž je špatná kvalita ovzduší nebo vysoká hladina hluku.
- (17) Vodíková vozidla, včetně jednostopých vozidel na vodíkový pohon, mají v současnosti velmi nízkou míru rozšíření na trhu, ale vytvoření dostatečné infrastruktury vodíkových čerpacích stanic je nezbytné pro umožnění širšího využití vodíkových vozidel.
- (18) Členské státy by měly zajistit vybudování veřejně přístupné infrastruktury pro dodávku vodíku pro motorová vozidla se vzdálenostmi mezi čerpacími stanicemi, které umožní provoz vodíkových vozidel na celém území státu, a určitého počtu čerpacích stanic umístěných v městských aglomeracích. To by vodíkovým vozidlům umožnilo provoz v celé Unii.

---

<sup>17</sup> Úř. věst. L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (19) Pokud jde o vozidla na zemní plyn, je v Unii v provozu přibližně 3 000 čerpacích stanic. Bylo by možné snadno zavést další čerpací stanice a zásobovat je ze stávající dobře rozvinuté plynárenské distribuční sítě v Unii, pokud bude kvalita plynu dostatečná pro použití plynovými vozidly využívajícími současné i pokročilé technologie.
- (20) Členské státy by měly zajistit vybudování veřejně přístupné infrastruktury pro dodávku plynného stlačeného zemního plynu (CNG) pro motorová vozidla se vzdálenostmi mezi čerpacími stanicemi, které umožní provoz vozidel na CNG na celém území Unie, a určitého počtu čerpacích stanic umístěných v městských aglomeracích.
- (21) Zkapalněný zemní plyn (LNG) je atraktivní palivovou alternativou pro plavidla, která mají splnit požadavky na snížení obsahu síry v námořních palivech v kontrolních oblastech emisí síry, což se týká poloviny lodí evropské pobřežní plavby, jak stanoví směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/33/EU ze dne 21. listopadu 2012, kterou se mění směrnice Rady 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech<sup>18</sup>. Hlavní síť čerpacích stanic s LNG pro plavidla námořní a vnitrozemské vodní dopravy by měla být k dispozici nejpozději do konce roku 2020. Počáteční důraz na hlavní síť by neměl vyloučit, že v dlouhodobější perspektivě bude LNG k dispozici také v přístavech mimo hlavní síť, zejména v přístavech významných pro plavidla, která neprovozují dopravu (rybářská plavidla, pobřežní servisní plavidla atd.).
- (22) LNG by rovněž mohl těžkým nákladním vozidlům poskytnout nákladově efektivní technologie ke splnění přísných limitů znečišťujících emisí norem Euro VI<sup>19</sup>.
- (23) Základem pro použití infrastruktury LNG by měla být hlavní síť stanovená nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě<sup>20</sup>, neboť zahrnuje hlavní dopravní toky a umožňuje přínos sítě.
- (24) S narůstající rozmanitostí druhů paliva pro motorová vozidla spolu s pokračujícím růstem silniční mobility občanů v celé Unii je třeba poskytnout spotřebitelům jasné a snadno srozumitelné informace o kompatibilitě jejich vozidla s různými palivy nabízenými na trhu s pohonnými hmotami v Unii, aniž je dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/30/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se mění směrnice 98/70/ES, pokud jde o specifikaci benzínu, motorové nafty a plynových olejů, zavedení mechanismu pro sledování a snížení emisí skleníkových plynů, a směrnice Rady 1999/32/ES, pokud jde o specifikaci paliva používaného plavidly vnitrozemské plavby, a kterou se ruší směrnice 93/12/EHS<sup>21</sup>.
- (25) Aby bylo zajištěno přizpůsobení ustanovení této směrnice vývoji trhu a technickému pokroku, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o portfolio alternativních paliv, vlastnosti infrastruktury a odpovídající pokrytí a normy pro

<sup>18</sup> Úř. věst. L 327, 27.11.2012.

<sup>19</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES, Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1–13.

<sup>20</sup> Úř. věst. L xxx.

<sup>21</sup> Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 88.

paliva. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni.

- (26) Technické specifikace pro interoperabilitu dobíjecích a čerpacích stanic by měly být stanoveny v evropských normách, které jsou plně slučitelné s příslušnými mezinárodními normami. Neexistence evropských norem brání uvedení podrobných odkazů na některé požadované specifikace. Komise by proto měla požádat evropské normalizační organizace, aby takové evropské normy zveřejnily podle článku 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského 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 kterým se ruší rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES<sup>22</sup>, a tyto normy by měly být založeny na aktuálních mezinárodních normách nebo případně probíhajících mezinárodních standardizačních pracích. Tam, kde jsou mezinárodní normy již k dispozici, měly by být jako přechodné řešení použity v nich obsažené technické specifikace, než budou přijaty evropské normy. Pro dosud nezveřejněné normy bude práce vycházet z těchto specifikací: i) „Konfigurace FF, IEC 62196-3:CDV 2012“ pro rychlé elektrické dobíjecí stanice na stejnosměrný proud pro motorová vozidla, ii) ISO TC67/WG10 pro čerpací stanice s LNG pro plavidla a iii) práce ISO/TC 252 pro čerpací stanice s CNG a L-CNG pro motorová vozidla. Komise by měla být zmocněna k přizpůsobování odkazů na technické specifikace uvedené v evropských normách prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.
- (27) Při uplatňování směrnice by Komise měla konzultovat příslušné odborné skupiny, jako je evropská skupina odborníků pro budoucí pohonné hmoty, složená z odborníků z odvětví a občanské společnosti, a společná skupina odborníků pro dopravu a životní prostředí, v níž jsou shromážděni odborníci z členských států.
- (28) Při přípravě a vypracování aktu v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (29) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení společných postupů a specifikací. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>23</sup>.
- (30) Vzhledem k tomu, že cíle spočívajícího v širokém tržním rozvoji alternativních paliv nemohou dostatečným způsobem dosáhnout jednotlivé členské státy, nýbrž vyžaduje opatření na úrovni Unie s cílem zajistit poptávku po kritickém množství těchto vozidel a nákladově efektivní vývoj dotčeného evropského odvětví a umožnit mobilitu vozidel na alternativní paliva v celé Unii, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

<sup>22</sup> Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12.

<sup>23</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

## PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1 Předmět*

Tato směrnice zřizuje společný rámec opatření pro zavedení infrastruktury pro alternativní paliva v Unii s cílem prolomit závislost dopravy na ropě a stanoví minimální požadavky na vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva a společné technické specifikace, včetně dobíjecích stanic pro elektrická vozidla a čerpacích stanic pro zemní plyn (LNG a CNG) a vodík.

### *Článek 2 Definice*

Pro účely této směrnice se použijí tyto definice:

1) „Alternativními palivy“ se rozumí paliva, která nahrazují zdroje fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a která mají potenciál přispět k její dekarbonizaci. Patří mezi ně:

- elektřina,
- vodík,
- biopaliva podle definice ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES,
- syntetická paliva,
- zemní plyn, včetně biomethanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn – CNG) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn – LNG), a
- zkapalněný ropný plyn (LPG).

2) „Dobíjecí stanicí“ se rozumí pomalá dobíjecí stanice nebo rychlá dobíjecí stanice nebo zařízení pro fyzickou výměnu baterie elektrického vozidla.

3) „Pomalou dobíjecí stanicí“ se rozumí dobíjecí stanice, která umožňuje přímou dodávku elektřiny do elektrického vozidla o výkonu nejvýše 22 kW.

4) „Rychlou dobíjecí stanicí“ se rozumí dobíjecí stanice, která umožňuje přímou dodávku elektřiny do elektrického vozidla o výkonu vyšším než 22 kW.

5) „Veřejně přístupnou dobíjecí nebo čerpací stanicí“ se rozumí dobíjecí nebo čerpací stanice, která uživatelům poskytuje nediskriminační přístup.

6) „Elektrickým vozidlem“ se rozumí vozidlo ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla<sup>24</sup>, s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 25 km/h, vybavené jedním nebo více trakčními elektrickými motory, které není trvale připojeno do sítě, jakož i jeho vysokonapěťové součásti a systémy, které jsou galvanicky připojeny k vysokonapěťové sběrnici elektrického hnacího ústrojí.

7) „Čerpací stanicí“ se rozumí poskytování jakéhokoli paliva s výjimkou LNG prostřednictvím fyzicky vybudovaného čerpadla.

---

<sup>24</sup> Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

8) „Čerpací stanicí pro LNG“ se rozumí poskytování LNG buď prostřednictvím fyzicky vybudovaného čerpadla připojeného k pevným nebo mobilním zařízením (včetně vozidel a plavidel) nebo prostřednictvím pohyblivého kontejneru s LNG.

### Článek 3

#### *Vnitrostátní rámce politiky*

1. Každý členský stát přijme vnitrostátní rámec politiky pro tržní rozvoj alternativních paliv a jejich infrastrukturu, jenž bude obsahovat informace uvedené v příloze I a alespoň tyto prvky:
  - posouzení stavu a budoucího rozvoje v oblasti alternativních paliv;
  - posouzení přeshraniční kontinuity pokrytí infrastrukturou pro alternativní paliva;
  - regulační rámec na podporu vytváření infrastruktury pro alternativní paliva;
  - opatření na podporu provádění vnitrostátního rámce politiky;
  - podpůrná opatření v oblasti zavádění a výroby;
  - podporu v oblasti výzkumu, technologického rozvoje a demonstrací;
  - cílové hodnoty využití alternativních paliv;
  - předpokládaný počet vozidel s pohonem na alternativní paliva do roku 2020;
  - posouzení potřeby čerpacích stanic s LNG v přístavech mimo hlavní síť TEN-T, které jsou významné pro plavidla, která neprovozují dopravu, zejména rybářská plavidla;
  - pokud je to na místě, ujednání o spolupráci s dalšími členskými státy podle odstavce 2.
2. Členské státy prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky spolupracují s cílem zajistit, aby opatření nezbytná k dosažení cílů této směrnice byla soudržná a koordinovaná.
3. Pro opatření Unie a členských států na podporu infrastruktury pro alternativní paliva jsou způsobilá pouze paliva zařazená do vnitrostátních rámců politiky.
4. Opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva se realizují v souladu s pravidly pro státní podporu stanovenými Smlouvou o fungování EU.
5. Členské státy oznámí své vnitrostátní rámce politiky Komisi [do 18 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost].
6. Komise vnitrostátní rámce politiky vyhodnotí a zajistí, aby byly na úrovni EU konzistentní. Do jednoho roku od přijetí vnitrostátních rámců politiky předá Evropskému parlamentu zprávu o jejich hodnocení.
7. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8, kterými se mění seznam prvků stanovených v odstavci 1 a informace uvedené v příloze I.

*Článek 4*  
*Dodávky elektřiny pro dopravu*

1. Členské státy zajistí, aby byl do 31. prosince 2020 zaveden minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, a to alespoň počet uvedený v tabulce v příloze II.
2. Alespoň 10 % dobíjecích stanic musí být veřejně přístupných.
3. Pomalé dobíjecí stanice pro elektrická vozidla musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III bodě 1.1.  
Rychlé dobíjecí stanice pro elektrická vozidla musí do 31. prosince 2017 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III bodě 1.2.  
Členské státy zajistí, aby bylo vybavení pro pomalé a rychlé dobíjecí stanice podle přílohy III bodů 1.1 a 1.2 dostupné za spravedlivých, přiměřených a nediskriminačních podmínek.
4. Členské státy zajistí, aby byla v přístavech instalována zařízení pro dodávky pobřežní elektřiny pro plavidla, pokud to bude nákladově efektivní a bude to mít přínos pro životní prostředí.
5. Dodávky pobřežní elektřiny pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III bodě 1.3.
6. Veškeré veřejně přístupné dobíjecí stanice pro elektrická vozidla musí být vybavena inteligentními měřicími systémy definovanými v čl. 2 bodě 28 směrnice 2012/27/EU a musí splňovat požadavky stanovené v čl. 9 odst. 2 uvedené směrnice.
7. Na údaje o spotřebě a na měřicí systém dobíjecí stanice pro elektrická vozidla se vztahuje bod 1 písm. h) a bod 2 poslední pododstavec přílohy I směrnice 2009/72/ES.
8. Členské státy nesmějí uživatelům elektrických vozidel zakázat, aby kupovali elektřinu od jakéhokoli dodavatele elektřiny, bez ohledu na to, ve kterém členském státě je dodavatel zaregistrován. Členské státy zajistí, aby spotřebitelé měli právo uzavírat smlouvy na dodávky elektřiny souběžně s několika dodavateli tak, aby bylo možné uzavřít samostatnou smlouvu na dodávky elektřiny pro elektrické vozidlo.
9. Členské státy zajistí, aby veřejně přístupné dobíjecí stanice mohla zřizovat nebo provozovat jakákoliv osoba a aby provozovatelé distribučních soustav s každou takovou osobou spolupracovali na nediskriminačním základě.
10. Členské státy zajistí, aby ceny účtované na veřejně přístupných dobíjecích stanicích byly přiměřené a nezahrnovaly žádné sankce nebo odrazující poplatky za dobíjení elektrického vozidla uživatelem, který s provozovatelem dobíjecí stanice není ve smluvním vztahu.
11. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8, pokud jde o aktualizaci technických specifikací uvedených v příloze III bodech 1.1, 1.2 a 1.3.

*Článek 5*  
*Dodávky vodíku pro dopravu*

1. Členské státy, na jejichž území ke dni vstupu této směrnice v platnost již existují vodíkové čerpací stanice, zajistí, aby byl do 31. prosince 2020 k dispozici dostatečný počet veřejně přístupných čerpacích stanic vzdálených od sebe nejvýše 300 km, umožňující provoz vodíkových vozidel na území celého státu.
2. Veškeré vodíkové čerpací stanice pro motorová vozidla musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III bodě 2.
3. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8, pokud jde o aktualizaci technických specifikací uvedených v příloze III bodě 2.

*Článek 6*  
*Dodávky zemního plynu pro dopravu*

1. Členské státy zajistí, aby byly do 31. prosince 2020 ve všech námořních přístavech hlavní sítě transevropské dopravní sítě (TEN-T) k dispozici veřejně přístupné čerpací stanice s LNG pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu.
2. Členské státy zajistí, aby byly do 31. prosince 2025 ve všech vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T k dispozici veřejně přístupné čerpací stanice s LNG pro vnitrozemskou vodní dopravu.
3. Členské státy spolupracují s cílem zajistit, aby těžká nákladní motorová vozidla na LNG mohla jezdit na všech pozemních komunikacích hlavní sítě TEN-T. Za tímto účelem musí být do 31. prosince 2020 zřízeny veřejně přístupné čerpací stanice s LNG vzdálené od sebe nejvýše 400 km.
4. Veškeré čerpací stanice s LNG pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III bodě 3.1.
5. Veškeré veřejně přístupné čerpací stanice s LNG pro motorová vozidla musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III bodě 3.2.
6. Členské státy zajistí, aby byl do 31. prosince 2020 k dispozici dostatečný počet veřejně přístupných čerpacích stanic vzdálených od sebe nejvýše 150 km, umožňující provoz vozidel na CNG v celé Unii.
7. Veškeré čerpací stanice s CNG pro motorová vozidla musí do 31. prosince 2015 splnit požadavky technických specifikací uvedených v příloze III bodě 3.3.
8. Veškeré čerpací stanice s CNG pro motorová vozidla musí poskytovat plyn v kvalitě vyžadované pro použití ve vozidlech s CNG s běžnou i pokročilou technologií.
9. Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8, pokud jde o aktualizaci technických specifikací uvedených v příloze III bodech 3.1, 3.2 a 3.3.
10. Komise přijme prováděcí akty, jež stanoví:
  - bezpečnostní předpisy pro skladování, přepravu a proces plnění LNG;
  - technické specifikace pro interoperabilitu mezi loděmi a čluny a čerpacími stanicemi s LNG v námořní a vnitrozemské vodní dopravě.

Tyto prováděcí akty jsou přijímány postupem uvedeným v článku 9.

#### *Článek 7*

##### *Informace pro spotřebitele týkající se pohonných hmot*

1. Aniž je dotčena směrnice 2009/30/ES, zajistí členské státy, aby byly k dispozici relevantní, jasné a jednoduché informace o kompatibilitě veškerých paliv a vozidel na trhu:
  - a) na čerpadlech ve všech čerpacích stanicích, u prodejců vozidel a na stanicích technické kontroly na jejich území;
  - b) v manuálech vozidel;
  - c) na vozidle. Tento požadavek se vztahuje na veškerá nová vozidla prodaná na území členských států od [data provedení této směrnice] a na veškerá ostatní vozidla zaregistrovaná na území členských států od data první technické kontroly vozidla po [datu provedení této směrnice].
2. Informace o kompatibilitě paliv uvedené v odstavci 1 vycházejí z norem pro označování paliv podle systémů evropské normy (EN) uvedených v příloze III bodě 4, je-li to vhodné pro dosažení cílů směrnice a jsou-li k dispozici, a vytvoří se grafické vyjádření těchto norem.
3. Stejně grafické vyjádření uvedené v odstavci 2 se použije pro splnění požadavků podle odstavce 1.
4. Komise může přijmout prováděcí akty definující specifické umístění informací o kompatibilitě na vozidle a jejich grafické vyjádření, aby zajistila jejich harmonizaci v celé Unii. Pokud nejsou systémy norem EN zahrnující normy pro označování paliv k dispozici nebo nejsou vhodné pro dosažení cílů směrnice, může Komise přijmout prováděcí akty stanovující parametry označování paliv zavedených na trhu Unie, která podle posouzení Komise dosáhla 1 % celkového objemu prodeje ve více než jednom členském státě.
6. Prováděcí akty uvedené v tomto článku se přijímají v souladu s postupem podle článku 9.

#### *Článek 8*

##### *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Přenesená pravomoc uvedená v člancích 3, 4, 5 a 6 je Komisi svěřena na dobu neurčitou.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v člancích 3, 4, 5 a 6 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti žádných již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 3, 4, 5 a 6 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament a Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o tři měsíce.

#### *Článek 9*

##### *Výbor*

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

#### *Článek 10*

##### *Zprávy a přezkum*

1. Každý členský stát předloží Komisi zprávu o vnitrostátním rámci politiky a jeho provádění do [dvou let po vstupu této směrnice v platnost] a poté každé dva roky. Tyto zprávy musí obsahovat informace uvedené v příloze I.
2. Komise předkládá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice každé dva roky počínaje [dva roky po datu provedení této směrnice].

Zpráva Komise obsahuje tyto prvky:

- posouzení opatření přijatých jednotlivými členskými státy;
- posouzení účinků této směrnice na vývoj na trhu alternativních paliv a dopad na ekonomiku a životní prostředí;
- informace o technickém pokroku a vývoji na trhu alternativních paliv, na něž se vztahuje tato směrnice, a veškerých dalších alternativních paliv.

Komise může navrhnout jakákoli vhodná opatření.

Zpráva Komise posoudí požadavky a data stanovená v této směrnici, pokud jde o tvorbu infrastruktury a provádění specifikací, s ohledem na technický, hospodářský a tržní vývoj příslušných alternativních paliv, a případně se k ní připojí legislativní návrh.

#### *Článek 11*

##### *Provádění*

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [18 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
2. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
3. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 12*  
*Vstup v platnost*

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 13*  
*Určení*

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament*  
*předseda*

*Za Radu*  
*předseda*

## **PŘÍLOHA I**

### **Vnitrostátní rámce politiky**

Vnitrostátní rámec politiky musí obsahovat alespoň tyto prvky:

#### **1. Regulační rámec**

Regulační rámec sestává z opatření na podporu vytváření infrastruktury pro alternativní paliva, mezi něž patří stavební povolení, povolení na parkovací místa, certifikace environmentálního profilu podniků, koncese na čerpací stanice.

#### **2. Opatření na podporu provádění vnitrostátního rámce politiky**

Tato opatření obsahují alespoň tyto prvky:

- přímé pobídky k nákupu dopravních prostředků na alternativní paliva nebo ke stavbě infrastruktury;
- možnost daňových pobídek na podporu dopravních prostředků na alternativní paliva a infrastruktury;
- využívání veřejných zakázek na podporu alternativních paliv, včetně společného zadávání veřejných zakázek;
- nefinanční pobídky na straně poptávky: např. přednostní přístup do oblastí s omezeným přístupem, předpisy ohledně parkování, vyhrazené dopravní pruhy.

#### **3. Podpora zavádění a výroby**

Veřejné finanční prostředky každoročně přidělované na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, rozlišené podle druhu paliva a dopravy (silniční, železniční, vodní a letecká).

Veřejné finanční prostředky každoročně přidělované na podporu výrobních závodů pro technologie alternativních paliv, rozlišené podle druhu paliva a dopravy.

#### **4. Výzkum, technologický rozvoj a demonstrace**

Veřejné finanční prostředky každoročně přidělované na podporu výzkumu, technologického vývoje a demonstrací alternativních paliv, rozlišené podle druhu paliva a dopravy.

#### **5. Cíle**

- vnitrostátní cíle na rok 2020 ohledně zavedení alternativních paliv v různých druzích dopravy (silniční, železniční, vodní a letecká) a příslušné infrastruktury;
- vnitrostátní cíle stanovené na každý rok ohledně zavedení alternativních paliv v různých druzích dopravy a příslušné infrastruktury za účelem dosažení vnitrostátních cílů na rok 2020.

## PŘÍLOHA II

Minimální počet dobíjecích stanic pro elektrická vozidla v každém členském státě

Členský stát	Počet dobíjecích stanic (v tisících)	Počet veřejně přístupných dobíjecích stanic (v tisících)
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

## **PŘÍLOHA III**

### **Technické specifikace**

#### **1. Technické specifikace pro elektrické dobíjecí stanice**

##### **1.1. Pomalé elektrické dobíjecí stanice pro motorová vozidla**

Pomalé dobíjecí stanice na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN62196-2:2012.

##### **1.2. Rychlé elektrické dobíjecí stanice pro motorová vozidla**

Rychlé dobíjecí stanice na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN62196-2:2012.

Rychlé dobíjecí stanice na stejnosměrný proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny konektory typu „combo 2“, jak je popsáno v příslušné normě EN, která má být přijata do roku 2014.

##### **1.3. Pobřežní elektřina pro plavidla**

Dodávky pobřežní elektřiny pro plavidla, včetně návrhu, instalace a testování systémů, musí splňovat požadavky příslušné normy EN, která má být přijata do roku 2014, a do zveřejnění uvedené normy musí splňovat technické specifikace normy IEC/ISO/IEEE 80005-1.

#### **2. Technické specifikace pro vodíkové čerpací stanice pro motorová vozidla**

2.1. Venkovní vodíkové čerpací stanice vydávající plyný vodík používaný jako palivo v pozemních vozidlech musí splňovat požadavky příslušné normy EN, která má být přijata do roku 2014, a do zveřejnění uvedené normy musí splňovat technické specifikace ISO/TS 20100:2008 pro dodávky plynného vodíku jako paliva.

2.2. Čistota vodíku vydávaného vodíkovými čerpacími stanicemi musí splňovat požadavky příslušné normy EN, která má být přijata do roku 2014, a do zveřejnění uvedené normy musí splňovat technické specifikace uvedené v normě ISO 14687-2.

2.3. Vodíkové čerpací stanice musí používat palivové algoritmy a vybavení, které splňují příslušnou normu EN, která má být přijata do roku 2014, a do zveřejnění uvedené normy musí splňovat požadavky normy ISO 20100 Palivové protokoly pro lehká povrchová vozidla na plyný vodík.

2.4. Konektory pro vozidla pro účely čerpání plynného vodíku musí splňovat požadavky příslušné normy EN, která má být přijata do roku 2014, a do zveřejnění uvedené normy musí splňovat požadavky normy ISO 17268 Propojovací zařízení pro čerpání plynného vodíku do pozemních vozidel.

#### **3. Technické specifikace pro čerpací stanice se zemním plynem**

##### **3.1. Technické specifikace pro čerpací stanice se zkapalněným zemním plynem (LNG) pro plavidla**

Čerpací stanice s LNG pro plavidla musí splňovat požadavky příslušných norem EN, které mají být přijaty do roku 2014.

##### **3.2. Technické specifikace pro čerpací stanice se zkapalněným zemním plynem (LNG) pro motorová vozidla**

Čerpací stanice s LNG pro motorová vozidla musí splňovat požadavky příslušné normy EN, která má být přijata do roku 2014.

### **3.3. Technické specifikace pro čerpací stanice se stlačeným zemním plynem (CNG) pro motorová vozidla**

3.3.1. Konektory/nádoby pro CNG musí splňovat požadavky předpisu EHK OSN č. 110 (odkazujícího na ISO 14469 části I a II).

3.3.2. Čerpací stanice s CNG a L-CNG musí splňovat požadavky příslušné normy EN, která má být přijata do roku 2014.

### **4. Technické specifikace pro benzín a motorovou naftu obsahující biopaliva**

4.1. Benzín s nízkým obsahem bioethanolu musí splňovat požadavky normy EN 228.

4.2. Nafta s nízkým obsahem bionafty musí splňovat požadavky normy EN 590.

4.3. Všechna čerpadla nabízející benzín na čerpacích stanicích splní požadavky na označování paliv definované normou EN 228.

4.4. Všechna čerpadla nabízející naftu na čerpacích stanicích splní požadavky na označování paliv definované normou EN 590.

## LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

### **1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU**

- 1.1. Název návrhu/podnětu
- 1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB
- 1.3. Povaha návrhu/podnětu
- 1.4. Cíle
- 1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu
- 1.6. Doba trvání akce a finanční dopad
- 1.7. Předpokládaný způsob řízení

### **2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ**

- 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv
- 2.2. Systém řízení a kontroly
- 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

### **3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU**

- 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky
- 3.2. Odhadovaný dopad na výdaje
  - 3.2.1. *Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje*
  - 3.2.2. *Odhadovaný dopad na operační prostředky*
  - 3.2.3. *Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy*
  - 3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*
  - 3.2.5. *Příspěvky třetích stran*
- 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

## LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

### 1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

#### 1.1. Název návrhu/podnětu

Směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva

#### 1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB<sup>25</sup>

Doprava

#### 1.3. Povaha návrhu/podnětu

X Návrh/podnět se týká **nové akce**

Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**<sup>26</sup>

Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

Návrh/podnět se týká **akce přeměrované na jinou akci**

#### 1.4. Cíle

##### 1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Stěžejní iniciativa „Evropa účinněji využívající zdroje“ strategie Evropa 2020

Bílá kniha Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

##### 1.4.2. Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Specifický cíl č. 4

Více využívat druhy dopravy s nízkými emisemi uhlíku a podporovat multimodalitu (v souvislosti s obecným cílem „efektivní doprava“).

Příslušné aktivity ABM/ABB

Pozemní, letecká a námořní doprava

<sup>25</sup> ABM – řízení podle činností (Activity-Based Management); ABB – sestavování rozpočtu podle činností (Activity-Based Budgeting).

<sup>26</sup> Uvedené v čl. 49 odst. 6 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

### 1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

*Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.*

Vybudování minimální infrastruktury pro alternativní paliva a provedení společných technických norem v celé EU  
Udržení vedoucí pozice výroby vozidel a plavidel v EU; příspěvek k hospodářskému růstu a tvorbě pracovních míst v Evropě  
Prolomení závislosti dopravy na ropě  
Příspěvek k dosažení 60% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy do roku 2050

### 1.4.4. *Ukazatele výsledků a dopadů*

*Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.*

Počet dobíjecích a čerpacích stanic  
Počet vozidel/plavidel poháněných alternativními palivy  
Snížení procentního podílu dovážené ropy  
Snížení procentního podílu emisí skleníkových plynů z dopravy

## 1.5. **Odůvodnění návrhu/podnětu**

### 1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu*

V krátkodobém horizontu:  
Minimální pokrytí infrastrukturou pro elektřinu, vodík, LNG (pro plavidla a nákladní vozidla) a CNG  
Označování paliv na čerpacích stanicích a na vozidlech  
V dlouhodobém horizontu: optimální pokrytí infrastrukturou pro elektřinu, vodík, LNG (pro plavidla a nákladní vozidla) a CNG

### 1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení EU*

Usnadnění rozvoje jednotného trhu pro infrastrukturu pro alternativní paliva a pro vozidla a plavidla na alternativní paliva  
Vytvoření vhodných podmínek k tomu, aby různí účastníci trhu mohli plnit své funkce

### 1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Dřívější iniciativy a podpůrná opatření se zaměřovaly především na výrobu paliv, vývoj technologií vozidel a marketing vozidel na alternativní pohon, zatímco budování nezbytné infrastruktury bylo zanedbáváno.  
Výsledky těchto zkušeností potvrzují potřebu akce ze strany EU v oblasti infrastruktury.

### 1.5.4. *Provázanost a možná synergie s dalšími relevantními nástroji*

Dopravní infrastruktura – nástroj pro propojení Evropy sítě TEN-T

## 1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

### Časově omezený návrh/podnět

- Návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- Finanční dopad od RRRR do RRRR

### Časově neomezený návrh/podnět

- Provádění s obdobím rozběhu od přijetí směrnice

## 1.7. Předpokládaný způsob řízení<sup>27</sup>

### Přímé centralizované řízení Komisí

#### Nepřímé centralizované řízení, při kterém jsou úkoly plnění rozpočtu svěřeny:

- výkonným agenturám
- subjektům zřízeným Společenstvími<sup>28</sup>
- vnitrostátním veřejnoprávním subjektům / subjektům pověřeným výkonem veřejné služby
- osobám pověřeným prováděním zvláštních opatření podle hlavy V Smlouvy o Evropské unii a označeným v příslušném základním právním aktu ve smyslu článku 49 finančního nařízení

#### Sdílené řízení s členskými státy

#### Decentralizované řízení s třetími zeměmi

#### Společné řízení s mezinárodními organizacemi (*upřesněte*)

*Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.*

Poznámky

<sup>27</sup> Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách Budgweb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

<sup>28</sup> Uvedené v článku 185 finančního nařízení.

## 2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

### 2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

*Upřesněte četnost a podmínky.*

Členské státy předloží Komisi zprávu o vnitrostátním rámci politiky pro rozvoj trhu s alternativními palivy a jejich infrastrukturou a o jeho provádění dva roky po vstupu této směrnice v platnost a poté každé dva roky.

Komise předkládá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice každé dva roky počínaje dva roky po datu provedení této směrnice.

### 2.2. Systém řízení a kontroly

#### 2.2.1. Zjištěná rizika

Zpoždění v provádění směrnice

Nevhodné provádění

#### 2.2.2. Předpokládané metody kontroly

Pravidelné zprávy členských států (první zpráva dva roky po vstupu směrnice v platnost a poté každé dva roky)

### 2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

*Upřesněte stávající či předpokládaná opatření k prevenci a ochraně.*

Počítá se s finančními prostředky EU na kontrolní studie. Útvary Komise budou na tyto studie navazovat příslušnými opatřeními.

### 3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

Investice bude provádět pouze odvětví. Komise každé dva roky uskuteční studii.

#### 3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

06.020300 Činnosti na podporu evropské dopravní politiky a práv cestujících. Financování bude provedeno převedením prostředků (bez dopadu na nový víceletý finanční rámec)

- Stávající výdajové rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo 06.020300 Činnosti na podporu evropské dopravní politiky a práv cestujících	RP/NRP <sup>(29)</sup>	zemí ESVO <sup>30</sup>	kandidátských zemí <sup>31</sup>	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
[XX.YY.YY.YY.]	NRP	NE	NE	NE	NE	

- Nové rozpočtové položky, jejichž vytvoření se požaduje: ŽÁDNÉ

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová linie	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo [název.....]	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
[XX.YY.YY.YY.]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	

<sup>29</sup> RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

<sup>30</sup> ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

<sup>31</sup> Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

### 3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

#### 3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

<b>Okruh víceletého finančního rámce:</b>	Číslo 06.020300	Činnosti na podporu evropské dopravní politiky a práv cestujících
---	--------------------	---

GŘ: MOVE			Rok N <sup>32</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
• Operační prostředky										
Číslo rozpočtové položky 06.020300	Závazky	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	0	<b>750 000</b>
	Platby	(2)			250 000		250 000		250 000	<b>750 000</b>
Číslo rozpočtové položky	Závazky	(1a)								
	Platby	(2a)								
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy <sup>33</sup>										
Číslo rozpočtové položky		(3)								
<b>CELKEM prostředky pro GŘ MOVE</b>	Závazky	=1+1a +3		250 000		250 000		250 000		
	Platby	=2+2a +3			250 000		250 000		250 000	<b>750 000</b>

<sup>32</sup> Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

<sup>33</sup> Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								
<b>CELKEM prostředky z okruhu &lt;...&gt; víceletého finančního rámce</b>	Závazky	=4+ 6		250 000		250 000		250 000		<b>750 000</b>
	Platby	=5+ 6			, 250 000		250 000		250 000	<b>750 000</b>

**Má-li návrh/podnět dopad na více okruhů:**

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)								
	Platby	(5)								
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)								
<b>CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 4 víceletého finančního rámce (referenční částka)</b>	Závazky	=4+ 6								
	Platby	=5+ 6								

<b>Okruh víceletého finančního rámce:</b>	<b>5</b>	Správní výdaje
---	----------	----------------

v EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

		Rok N (EUR)	Rok N+1 (EUR)	Rok N+2 (EUR)	Rok N+3 (EUR)	... vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6) (EUR)			CELKEM (EUR)
GŘ: MOVE									
• Lidské zdroje (přeobsazení pracovníků)		131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	917 000
• Ostatní správní výdaje Řídící výbor – 1 zasedání ročně		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	96 390
<b>GŘ MOVE CELKEM</b>	Prostředky	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390

<b>CELKEM prostředky z OKRUHU 5 víceletého finančního rámce</b>	(Závazky = platby celkem) celkem	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390
---	--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----------

v EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

		Rok N <sup>34</sup>	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
<b>CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 5 víceletého finančního rámce</b>	Závazky	144 770	394 770		394 770		394 770		1 329 080
	Platby	144 770		394 770		394 770		394 770	1 329 080

<sup>34</sup> Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

### 3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků
- Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy ↓			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložít počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)										CELKEM		
	VÝSTUPY																		
	Druh výstupu <sup>35</sup>	Průměrné náklady výstupu	Počet výstupů	Náklady EUR	Počet výstupů	Náklady EUR	Počet výstupů	Náklady EUR	Počet výstupů	Náklady EUR	Počet výstupů	Náklady EUR	Počet výstupů	Náklady EUR	Počet výstupů	Náklady EUR	Počet výstupů	Náklady EUR	Celkový počet výstupů
SPECIFICKÝ CÍL Č. 4 <sup>36</sup> ...																			
– Výstup	Studie	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
– Výstup																			
– Výstup																			
Mezisoučet za specifický cíl č. 4			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
SPECIFICKÝ CÍL Č.																			
– Výstup																			
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																			
<b>NÁKLADY CELKEM EUR</b>			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	

<sup>35</sup> Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např.: počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

<sup>36</sup> Popsaný v oddíle 1.4.2. „Specifické cíle...“.

### 3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

#### 3.2.3.1. Shrnutí

- Návrh/podnět nevyžaduje využití správních prostředků (**přeobsazení pracovníků**)
- Návrh/podnět vyžaduje využití správních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	Rok N <sup>37</sup> (EUR)	Rok N+1 (EUR)	Rok N+2 (EUR)	Rok N+3 (EUR)	... vložít počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6) (EUR)			Celkem (EUR)
--	------------------------------	------------------	------------------	------------------	--	--	--	-----------------

<b>OKRUH 5 víceletého finančního rámce</b>								
Lidské zdroje								<b>0</b> (přeobsazení pracovníků)
Ostatní správní výdaje	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	<b>96 390</b>
<b>Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce</b>	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	<b>96 390</b>

<b>Mimo OKRUH 5<sup>38</sup> víceletého finančního rámce</b>								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
<b>Mezisoučet mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce</b>								

<b>CELKEM</b>	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	<b>96 390</b>
---------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

<sup>37</sup>

Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

<sup>38</sup>

Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé položky „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

### 3.2.3.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů: **pracovníci budou přeobsazeni**
- Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

*Odhad vyjádřete v celých číslech (nebo zaokrouhlete nejvýše na 1 desetinné místo)*

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
<b>• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)</b>							
XX 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	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 (při delegacích)							
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)							
<b>• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)<sup>39</sup></b>							
XX 01 02 01 (SZ, DZAP, VNO z celkového rámce)							
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)							
XX 01 04 yy <sup>40</sup>	– v ústředí <sup>41</sup>						
	– při delegacích						
XX 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
<b>CELKEM</b>							

**XX** je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
--------------------------------	--

<sup>39</sup> SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník.

<sup>40</sup> Dílčí strop na externí pracovníky z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

<sup>41</sup> V podstatě na strukturální fondy, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský rybářský fond (ERF).

Externí zaměstnanci	
---------------------	--

### 3.2.4. *Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem*

- Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.
- Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

- Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce<sup>42</sup>.

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

### 3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

<sup>42</sup> Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

### 3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

–  Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

–  Návrh/podnět má tento finanční dopad:

•  dopad na vlastní zdroje

•  dopad na ostatní příjmy

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky použitelné v probíhajícím rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu <sup>43</sup>					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit tolik sloupců, kolik je třeba podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek .....								

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

<sup>43</sup> Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25% nákladů na výběr.