

I

(Legislativní akty)

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2014/94/EU

ze dne 22. října 2014

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,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise se ve svém sdělení ze dne 3. března 2010 nazvaném „Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“ zaměřuje na zvyšování konkurenceschopnosti a energetické bezpečnosti účinnějším využíváním zdrojů a energie.
- (2) Bílá kniha Komise ze dne 28. března 2011 nazvaná „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ vyzvala ke snížení závislosti dopravy na ropě. Tohoto snížení má být dosaženo řadou politických iniciativ, mimo jiné vypracováním udržitelné strategie alternativních paliv a vytvořením odpovídající infrastruktury. V bílé knize Komise rovněž navrhla snížení emisí skleníkových plynů v dopravě do roku 2050 o 60 % v porovnání s úrovněmi v roce 1990.
- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/28/ES ⁽⁴⁾ stanoví cíl 10 % tržního podílu pohonných hmot z obnovitelných zdrojů.
- (4) Na základě konzultací se zúčastněnými stranami a odborníky z členských států, jakož i odborných analýz zohledněných ve sdělení Komise ze dne 24. ledna 2013 nazvaném „Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva“, byly v současnosti jako hlavní alternativní paliva, která vykazují potenciál pro dlouhodobou náhradu ropy, určeny elektřina, vodík, biopaliva, zemní plyn a zkapalněný ropný plyn (LPG), a to rovněž s ohledem na možnost jejich souběžného a kombinovaného používání, například v systémech technologie dvojího spalování.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 271, 19.9.2013, s. 111.

⁽²⁾ Úř. věst. C 280, 27.9.2013, s. 66.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. dubna 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 29. září 2014.

⁽⁴⁾ 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 (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16).

- (5) Zdroji energie se rozumějí všechny alternativní zdroje energie pro dopravu, jako je elektrina a vodík, z nichž není energie uvolňována spalováním ani oxidací bez spalování.
- (6) Syntetická paliva nahrazující motorovou naftu, benzin a palivo pro letecké turbínové motory lze vyrábět z různých výchozích surovin přeměnou biomasy, zemního plynu, uhlí nebo plastových odpadů na kapalná paliva, methan a dimethylether (DME). Syntetická parafinická naftová paliva, jako jsou hydrogenačně upravené rostlinné oleje (HVO) a motorová nafta vyrobená Fischer-Tropschovou syntézou, jsou zastupitelná a mohou být přimíchávána do fosilní motorové nafty ve velmi vysokém poměru nebo mohou být používána čistá ve všech stávajících nebo budoucích vozidlech konstruovaných na pohon motorovou naftou. Proto mohou být tato paliva distribuována, skladována a využívána za pomoci stávající infrastruktury. Syntetická paliva nahrazující benzin, jako jsou methanol a jiné alkoholy, mohou být míchána s benzinem a lze je po menších úpravách technicky využívat současnými technologiemi vozidel. Methanol lze využívat rovněž ve vnitrozemské i pobřežní lodní dopravě. Syntetická a parafinická paliva mohou snížit využívání zdrojů ropy v dodávkách energie pro dopravu.
- (7) LPG je alternativním palivem vyráběným zpracováním zemního plynu a rafinací ropy, s menší uhlíkovou stopou a značně nižšími emisemi znečišťujících látek, než je tomu u konvenčních paliv. Pokud jde o bio-LPG získávaný z různých zdrojů biomasy, očekává se, že se stane ve střednědobém a dlouhodobém horizontu životaschopnou technologií. LPG je možno využít v silniční dopravě (pro osobní a nákladní vozidla) pro všechny vzdálenosti. Lze jej využívat rovněž ve vnitrozemské i pobřežní lodní dopravě. Infrastruktura LPG je poměrně dobře rozvinutá a zahrnuje značné množství již funkčních plnicích stanic v Unii (přibližně 29 000). Rozmístění těchto plnicích stanic však není rovnoměrné a v řadě zemí je jejich počet nízký.
- (8) Aniž je dotčena definice alternativních paliv v této směrnici, je třeba zdůraznit, že existují další druhy čistých paliv, jež představují potenciální alternativy k palivům fosilním. Při výběru nových druhů alternativních paliv by se měly zvažovat slibné výsledky výzkumu a vývoje. Měly by být vytvořeny normy a právní předpisy, které neupřednostňují žádný konkrétní druh technologie, aby v oblasti alternativních paliv a zdrojů energie nebyl předem omezován další vývoj.
- (9) Ve zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21 ze dne 6. června 2012 se uvádí, že absence celounijní harmonizované infrastruktury pro alternativní paliva brání tržnímu zavedení vozidel využívajících alternativní paliva a opožďuje jejich přínosy pro životní prostředí. Komise ve svém sdělení ze dne 8. listopadu 2012 nazvaném „2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě“ přijala hlavní doporučení zprávy skupiny na vysoké úrovni CARS 21 a na jejich základě předložila akční plán. Tato směrnice je jedním z klíčových opatření týkajících se infrastruktury pro alternativní paliva oznámených Komisí.
- (10) Mělo by se zamezit tříštění vnitřního trhu plynoucí z nekoordinovaného zavádění 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 a posloužit tak dvojímu cíli – minimalizaci závislosti dopravy na ropě a omezení dopadu dopravy na životní prostředí. Členské státy by proto měly zřídit vnitrostátní rámce politiky uvádějící jejich vnitrostátní obecné a specifické cíle a podporující akce pro rozvoj trhu s alternativními palivy, včetně zavedení nezbytné infrastruktury, která má být vybudována, a to v úzké spolupráci s regionálními a místními orgány a s dotčeným průmyslovým odvětvím, při zohlednění potřeb malých a středních podniků. Bude-li to zapotřebí, měly by členské státy na regionální nebo makroregionální úrovni spolupracovat s dalšími 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, včetně různých možností nediskriminačního přístupu pro dobýjecí a plnicí stanice. Koordinace těchto vnitrostátních rámců politiky a jejich soudržnost na úrovni Unie by měla být podpořena spoluprací mezi členskými státy a posuzováním a podáváním zpráv Komisí. S cílem usnadnit členským státům podávání zpráv obsahujících informace stanovené v příloze I by Komise měla přijmout nezávazné pokyny.
- (11) Je nezbytné přijmout koordinovaný přístup za účelem plnění dlouhodobých energetických potřeb všech druhů dopravy. Politiky by měly vycházet především z využívání alternativních paliv se zaměřením na zvláštní potřeby jednotlivých druhů dopravy. Při vypracovávání vnitrostátních rámců politiky by měly být zohledněny potřeby různých druhů dopravy provozovaných na území dotčeného členského státu, včetně těch, pro něž jsou dostupné jen omezené alternativy fosilních paliv.
- (12) Komise by měla prostřednictvím výměny informací a osvědčených postupů mezi členskými státy usnadnit rozvíjení a provádění vnitrostátních rámců politiky jednotlivých členských států.

- (13) Za účelem podpory alternativních paliv a rozvoje související infrastruktury mohou vnitrostátní rámce politiky zahrnovat více plánů, strategií nebo jiných dokumentů plánování, jež jsou vypracovány samostatně nebo integrovaně či v jiné podobě, a to na správní úrovni určené členskými státy.
- (14) Pro opatření Unie a členských států na podporu infrastruktury pro alternativní paliva by měla být způsobilá 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 konstruovaných na pohon alternativními palivy.
- (15) Tato směrnice by neměla vytvořit další finanční zátěž pro členské státy nebo regionální a místní orgány. Členské státy by měly mít možnost tuto směrnici provést využitím široké škály regulačních i jiných pobídek a opatření v úzké spolupráci se subjekty soukromého sektoru, které by měly při podpoře rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva plnit klíčovou úlohu.
- (16) V souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ⁽¹⁾ může být rozvoj nových technologií a inovací, zejména v zájmu dekarbonizace dopravy, financován Unií. Uvedené nařízení rovněž umožňuje, aby na opatření, která využívají synergie mezi alespoň dvěma odvětvími, na něž se vztahuje (tedy doprava, energetika a telekomunikace), byly poskytnuty další finanční prostředky. Komisi je dále nápomocen Koordinační výbor pro Nástroj pro propojení Evropy s cílem koordinovat pracovní programy, aby se ve snaze plně využít výhod možných synergií mezi těmito odvětvími umožnily víceodvětvové výzvy k podávání návrhů. Nástroj pro propojení Evropy by proto přispěl k zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.
- (17) Podporu pro výzkum a inovace týkající se vozidel na alternativní pohon a související infrastruktury poskytne také rámcový program Horizont 2020, zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ⁽²⁾, zejména prostřednictvím specifické společenské výzvy „Inteligentní, ekologická a integrovaná doprava“. Tento specifický zdroj financování by měl rovněž přispět k rozvíjení infrastruktury alternativních paliv a měl by být plnohodnotně považován za další příležitost pro zajištění udržitelného trhu v oblasti mobility v celé Unii.
- (18) Pro stimulaci investic do udržitelné dopravy a podporu zavádění souvislé sítě infrastruktury pro alternativní paliva v Unii by Komise a členské státy měly podporovat opatření zaměřená na vnitrostátní a regionální rozvoj v této oblasti. Měly by podporovat výměnu osvědčených postupů při zavádění a řízení infrastruktury pro alternativní paliva mezi místními a regionálními iniciativami rozvoje a za tímto účelem by měly podporovat využívání evropských strukturálních a investičních fondů, zejména Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti.
- (19) Opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva by měla být prováděna v souladu s pravidly pro státní podporu stanovenými Smlouvou o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“). Členské státy mohou považovat za nutné podpořit v souladu s platnými pravidly pro státní podporu ty subjekty, kterých se tato směrnice týká. Veškerá vnitrostátní opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva oznámená Komisi by měla být posouzena bezodkladně.
- (20) Hlavní směry pro transevropské dopravní sítě (TEN-T) uznávají, že alternativní paliva alespoň částečně nahrazují zdroje fosilní ropy v dodávce energie do dopravy, přispívají k její dekarbonizaci a zvyšují environmentální výkonnost odvětví dopravy. Hlavní směry pro TEN-T požadují ohledně nových technologií a inovací, aby TEN-T umožnily dekarbonizaci u všech druhů dopravy prostřednictvím podněcování energetické účinnosti, zaváděním alternativních pohonných systémů a poskytováním odpovídající infrastruktury. Hlavní směry pro TEN-T rovněž požadují, aby vnitrozemské i námořní přístavy, letiště a silnice hlavní sítě zřízené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ⁽³⁾ (dále jen „hlavní síť TEN-T“) zajistily dostupnost alternativních čistých paliv. V rámci Nástroje pro propojení Evropy činí nástroje pro financování TEN-T zavádění těchto nových technologií

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se zavádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020) a zrušuje rozhodnutí č. 1982/2006/ES (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 104).

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

a inovací na hlavní síti TEN-T, včetně infrastruktury pro alternativní čistá paliva, způsobilým pro granty. Na zavádění infrastruktury pro alternativní čistá paliva na širší komplexní síti bude možno získat finanční pomoc z Nástroje pro propojení Evropy v podobě zadávání zakázek a finančních nástrojů, jako jsou projektové dluhopisy.

- (21) Biopaliva, jak jsou definována ve směrnici 2009/28/ES, jsou v současnosti nejvýznamnějším druhem alternativních paliv – jejich podíl na celkovém množství paliv spotřebovaném v dopravě Unie v roce 2011 představoval 4,7 %. Pokud jsou vyráběna udržitelným způsobem, mohou rovněž přispět k podstatnému snížení celkového objemu emisí CO₂. Mohla by poskytovat čistou energii všem druhům dopravy.
- (22) Nedostatečný harmonizovaný rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva v celé Unii brání vzniku úspor z rozsahu na straně nabídky i mobility v celé Unii na straně poptávky. Je třeba vybudovat nové sítě infrastruktury, například pro elektřinu, zemní plyn (zkapalněný zemní plyn (LNG) a stlačený zemní plyn (CNG)) a případně vodík. Je důležité vzít na vědomí jednotlivé fáze vývoje každé technologie paliv a s ní spojené infrastruktury, včetně vyspělosti obchodních modelů pro soukromé investory, dostupnosti alternativních paliv a jejich přijetí uživateli. Je třeba zajistit technologickou neutralitu a vnitrostátní rámce politiky by měly řádně zohlednit požadavek na podporu komerčního vývoje alternativních paliv. Navíc by při vypracovávání vnitrostátních rámců politiky měla být zohledněna hustota zalidnění a zeměpisné charakteristiky.
- (23) Elektřina nabízí potenciál zvýšit energetickou účinnost silničních vozidel a přispět ke snížení CO₂ v dopravě. Tento zdroj energie je nezbytný pro zavádění elektrických vozidel včetně vozidel kategorie L, jak je uvedena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ⁽¹⁾ a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ⁽²⁾, což může přispět ke zlepšení kvality ovzduší a ke snížení hluku v městských a příměstských aglomeracích a v jiných hustě osídlených oblastech. Členské státy by měly zajistit, aby veřejně přístupné dobíjecí stanice byly budovány s příslušným pokrytím, s cílem umožnit elektrickým vozidlům, aby mohla být provozována alespoň v městských a příměstských aglomeracích a v jiných hustě obydlených oblastech a případně v sítích určených členskými státy. Je třeba stanovit počet těchto dobíjecích stanic při zohlednění odhadovaného počtu elektrických vozidel registrovaných v každém členském státě na konci roku 2020. Orientačně by se měl odpovídající průměrný počet dobíjecích stanic rovnat alespoň jedné dobíjecí stanici na 10 automobilů, a to při zohlednění také typu automobilů, technologie dobíjení a dostupných soukromých dobíjecích stanic. Je třeba instalovat odpovídající počet veřejně přístupných dobíjecích stanic, zejména na stanicích veřejné dopravy, jako jsou přístavní terminály pro cestující, letiště či železniční stanice. Soukromí majitelé elektrických vozidel jsou do značné míry závislí na přístupu k dobíjecím stanicím na hromadných parkovištích situovaných například u bytových domů, kanceláří a podniků. Veřejné orgány by měly přijmout opatření, která uživatelům těchto vozidel pomohou tím, že zajistí, aby developeři a správci lokalit poskytli příslušnou infrastrukturu s dostatečným počtem dobíjecích stanic pro elektrická vozidla.
- (24) Členské státy by měly zajistit vybudování veřejně přístupné infrastruktury na dodávku elektřiny pro motorová vozidla. Pro stanovení přiměřeného počtu veřejně přístupných dobíjecích stanic ve svém vnitrostátním rámci politiky by členské státy měly mít možnost zohlednit počet již existujících veřejně přístupných dobíjecích stanic na svém území a jejich specifikace a rozhodnout, zda zaměřit úsilí na zavádění běžných nebo vysoce výkonných dobíjecích stanic.
- (25) Elektromobilita je rychle se rozvíjející oblastí. Současné technologie rozhraní dobíjení zahrnují kabelové přípojky, je však třeba zohlednit rovněž budoucí technologie rozhraní, jako je bezdrátové dobíjení nebo výměna baterií. Právní předpisy musí zajistit, aby byla usnadněna technologická inovace. Tuto směrnici je proto třeba podle potřeby aktualizovat s cílem zohlednit budoucí normy pro technologie, jako je bezdrátové dobíjení a výměna baterií.
- (26) Veřejně přístupnou dobíjecí nebo plnicí stanicí může být například dobíjecí nebo plnicí stanice či vybavení v soukromém vlastnictví přístupné veřejnosti prostřednictvím registračních karet či poplatků, dobíjecí nebo plnicí stanice systémů společného využívání automobilů, které umožňují přístup třetím stranám prostřednictvím předplatného, či dobíjecí nebo plnicí stanice na veřejném parkovišti. Dobíjecí nebo plnicí stanice, které umožňují soukromým uživatelům fyzický přístup na základě povolení nebo předplatného, by měly být považovány za veřejně přístupné dobíjecí nebo plnicí stanice.

⁽¹⁾ 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 (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (27) Elektřina a vodík jsou zvláště atraktivními zdroji energie pro zavádění elektrických vozidel, vozidel s palivovými články a vozidel kategorie L v městských a příměstských aglomeracích a v jiných hustě obydlených oblastech, což může přispět ke zlepšení kvality ovzduší a ke snížení hluku. Elektromobilita významnou měrou přispívá ke splnění ambiciózních cílů Unie pro rok 2020 v oblasti klimatu a energetiky. Ostatně směrnice 2000/28/ES, provedená členskými státy do 5. prosince 2010, stanoví povinné cíle pro všechny členské státy ohledně podílu energie z obnovitelných zdrojů za účelem dosažení cíle Unie, aby do roku 2020 nejméně 20 % energie pocházelo z obnovitelných zdrojů a aby konkrétně v odvětví dopravy 10 % energie pocházelo z obnovitelných zdrojů.
- (28) Při dobíjení elektrických vozidel na dobíjecích stanicích by se měly používat, je-li to technicky proveditelné a finančně únosné, inteligentní měřicí systémy s cílem přispět ke stabilitě elektrizační soustavy dobíjením baterií ze sítě v období nízké obecné poptávky po elektřině a umožnit bezpečné a pružné zpracování údajů. V dlouhodobém výhledu by to elektrickým vozidlům rovněž mohlo umožnit v době vysoké obecné poptávky po elektřině dodávat energii zpět do sítě. Inteligentní měřicí systémy, jak jsou definovány ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU ⁽¹⁾, umožňují poskytování údajů v reálném čase, což je potřebné k zajištění stability sítě a k podpoře rozumného využívání služeb dobíjení. Inteligentní měřicí systémy poskytují přesné a jasné informace o nákladech a dostupnosti služeb dobíjení a tak podporují dobíjení v obdobích „mimo špičku“, tedy v době nízké obecné poptávky po elektřině a nízkých cen elektřiny. Využitím inteligentních měřicích systémů se optimalizuje dobíjení ku prospěchu elektrizační soustavy a spotřebitelů.
- (29) Pokud jde o dobíjecí stanice pro elektrická vozidla, které nejsou veřejně přístupné, měly by se členské státy zaměřit na posouzení technické a finanční proveditelnosti synergií s plány zavádění inteligentních měřicích systémů na základě bodu 2 přílohy I směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/72/ES ⁽²⁾. Provozovatelé distribuční soustavy plní z hlediska dobíjecích stanic významnou úlohu. Provozovatelé distribuční soustavy, z nichž někteří mohou být součástí vertikálně integrovaného podniku vlastního nebo provozujícího dobíjecí stanice, by měli při plnění svých úkolů spolupracovat nediskriminačním způsobem s dalšími vlastníky a provozovateli dobíjecích stanic, zejména poskytováním informací potřebných pro účinný přístup k systému a jeho používání.
- (30) Při rozvoji infrastruktury pro elektrická vozidla by měla interakce této infrastruktury s elektrizační soustavou a s politikou Unie pro elektřinu dodržovat zásady stanovené podle směrnice 2009/72/ES. 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.
- (31) Přístupem dodavatelů elektřiny v Unii k dobíjecím stanicím by neměly být dotčeny výjimky podle článku 44 směrnice 2009/72/ES.
- (32) V roce 2010 pověřila Komise evropské normalizační organizace (mandát M468), aby vydaly nové normy nebo revidovaly stávající normy v zájmu zajištění interoperability a propojitelnosti mezi elektrickými dobíjecími stanicemi a nabíjecí elektrických vozidel. CEN/CENELEC zřídil pracovní skupinu, která v říjnu 2011 vydala zprávu. Přestože tato zpráva obsahuje řadu doporučení, nebylo dosaženo shody ohledně výběru jediného normalizovaného rozhraní. Jsou proto třeba další opatření pro dosažení nevlastnického řešení, které zajistí interoperabilitu v celé Unii.
- (33) Rozhraní pro nabíjení elektrických vozidel by mohlo zahrnovat více zásuvek nebo vozidlových zásuvkových přípojek, pokud alespoň jedna z nich je v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v této směrnici, s cílem umožnit dobíjení podle různých norem. Avšak volba společné přípojky pro elektrická vozidla pro celou Unii (typu 2 a typu Combo 2) učiněná v této směrnici by neměla mít nepříznivý dopad na členské státy, které již investovaly do zavádění jiných normalizovaných technologií pro dobíjecí stanice, a neměla by mít vliv na stávající dobíjecí stanice zřízené před vstupem této směrnice v platnost. Elektrická vozidla, která jsou v provozu již před vstupem této směrnice v platnost, by mělo být možno dobít, i pokud byla konstruována k dobíjení na dobíjecích stanicích, které neodpovídají technickým specifikacím stanoveným v této směrnici. Volba zařízení pro běžné a vysoce výkonné dobíjecí stanice by měla splňovat zvláštní bezpečnostní požadavky platné na vnitrostátní úrovni.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/27/EU ze dne 25. října 2012 o energetické účinnosti, o změně směrnic 2009/125/ES a 2010/30/EU a o zrušení směrnic 2004/8/ES a 2006/32/ES (Úř. věst. L 315, 14.11.2012, s. 1).

⁽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 (Úř. věst. L 211, 14.8.2009, s. 55).

- (34) Zařízení pro odběr elektřiny z pevniny mohou sloužit námořní a vnitrozemské vodní dopravě jako zdroj čisté energie, zejména v námořních a vnitrozemských přístavech, v nichž je špatná kvalita ovzduší nebo vysoká hladina hluku. Elektřina z pevniny může přispět ke snížení dopadu námořních lodí a plavidel vnitrozemské plavby na životní prostředí.
- (35) Normalizace dodávky elektřiny z pevniny by neměla bránit využívání systémů již vybudovaných před vstupem této směrnice v platnost. Členské státy by zejména měly umožnit údržbu a modernizaci stávajících systémů s cílem zajistit účinné využití během jejich životnosti, aniž by bylo požadováno úplné dodržení technických specifikací stanovených v této směrnici.
- (36) Dodávka elektřiny pro letadla stojící na letištích může snížit spotřebu paliva a hluk, zlepšit kvalitu ovzduší a omezit dopady na změnu klimatu. Členské státy by proto měly zajistit, aby byla potřeba dodávky elektřiny na letištích zohledněna v jejich vnitrostátních rámcích politiky.
- (37) Vozidla na vodíkový pohon, včetně vozidel kategorie L na vodíkový pohon, jsou v současnosti na trhu velmi málo rozšířena, ale vytvoření dostatečné infrastruktury vodíkových plnicích stanic je pro umožnění širšího zavádění vozidel na vodíkový pohon nezbytné.
- (38) Členské státy, které rozhodnou o zahrnutí vodíkových plnicích stanic do svých vnitrostátních rámců politiky, by měly zajistit vybudování veřejně přístupné infrastruktury pro dodávku vodíku pro motorová vozidla, čímž bude zajištěn provoz vozidel na vodíkový pohon v sítích určených členskými státy. Kde je to vhodné, měla by být zohledněna přeshraniční spojení s cílem umožnit vozidlům na vodíkový pohon provoz v celé Unii.
- (39) Pokud jde o vozidla na zemní plyn, je v Unii nyní v provozu přibližně 3 000 plnicích stanic. Mohly by být vybudovány další plnicí stanice, jež by byly zásobovány ze stávajících dobře rozvinutých rozvodných sítí zemního plynu v Unii, pokud je kvalita plynu vhodná pro použití plynovými vozidly využívajícími běžné i pokročilé technologie. Stávající rozvodnou síť zemního plynu by bylo možné doplnit o místní plnicí stanice využívající místně vyráběný biomethan.
- (40) Společná infrastruktura pro zemní plyn vyžaduje společné technické specifikace pro její technická zařízení i pro kvalitu plynu. Kvalita zemního plynu používaného v Unii závisí na jeho původu, jeho složkách, například biomethanu přimíchaném do zemního plynu, a na způsobu, jakým se zemní plyn zpracovává v distribučním řetězci. Proto by rozdílné technické charakteristiky mohly být na překážku optimálnímu využívání motorů a mohly by snížit jejich energetickou účinnost. Technický výbor CEN/TC 408 – Projekční výbor v tomto ohledu pracuje na souboru specifikací kvality pro zemní plyn využívaný v dopravě a pro zavedení biomethanu do rozvodné sítě zemního plynu.
- (41) Členské státy by měly prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky zajistit vybudování přiměřené počtu veřejně přístupných plnicích stanic pro dodávku CNG nebo stlačeného biomethanu pro motorová vozidla s cílem zajistit, aby motorová vozidla na CNG mohla být provozována v městských či příměstských aglomeracích a v jiných hustě obydlených oblastech i v celé Unii, a to alespoň ve stávající hlavní síti TEN-T. Při vytváření sítě pro dodávku CNG pro motorová vozidla by členské státy měly zajistit, aby byly vybudovány veřejně přístupné plnicí stanice, při zohlednění minimální délky dojezdu motorových vozidel na CNG. Orientačně by nezbytná průměrná vzdálenost mezi plnicími stanicemi měla být přibližně 150 km. V zájmu zajištění fungování trhu a interoperability by měly veškeré CNG plnicí stanice pro motorová vozidla poskytovat plyn v kvalitě vyžadované pro použití vozidly na CNG využívajícími běžné i pokročilé technologie.
- (42) LNG je atraktivní palivovou alternativou pro plavidla, která mají splnit požadavky na snížení obsahu síry v lodních palivech v kontrolních oblastech emisí SO_x, což se týká poloviny lodí evropské pobřežní plavby, jak stanoví směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/33/EU⁽¹⁾. Hlavní síť LNG plnicích stanic by měla být v námořních přístavech k dispozici do konce roku 2025 a ve vnitrozemských přístavech do konce roku 2030. LNG plnicí stanice zahrnují mimo jiné terminály, nádrže, mobilní kontejnery, zásobovací plavidla a čluny na LNG. Počáteční důraz na hlavní síť by neměl vyloučit možnost, aby byl LNG v dlouhodobém výhledu k dispozici také v přístavech mimo hlavní síť, zejména v přístavech významných pro plavidla neprovozující dopravu. Rozhodnutí o umístění LNG plnicích stanic v přístavech by mělo vycházet z analýzy nákladů a přínosů, včetně posouzení přínosu pro

(1) 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 (Úř. věst. L 327, 27.11.2012, s. 1).

životní prostředí. Rovněž by měly být zohledněny platné bezpečnostní předpisy. Zaváděním infrastruktury pro LNG, které stanoví tato směrnice, by neměl být narušen vývoj jiných perspektivních energeticky účinných alternativních paliv.

- (43) Komise a členské státy by měly usilovat o změnu Evropské dohody o mezinárodní přepravě nebezpečných věcí po vnitrozemských vodních cestách (ADN), podepsané v Ženevě 26. května 2000, v platném znění, s cílem umožnit velkoobjemovou přepravu LNG na vnitrozemských vodních cestách. Úpravou oddílu III.1 přílohy III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ⁽¹⁾ by související změny měly být použitelné na veškerou dopravu v oblasti Unie. Je třeba provést nezbytné změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ⁽²⁾ s cílem umožnit účinné a bezpečné využívání LNG k pohonu plavidel vnitrozemské plavby. Navrhované změny by neměly být v rozporu s ustanoveními ADN použitelnými na území Unie na základě oddílu III.1 přílohy III směrnice 2008/68/ES.
- (44) Členské státy by měly zajistit vhodnou distribuční soustavu mezi skladovacími stanicemi pro LNG a LNG plnicími stanicemi. Pokud jde o silniční dopravu, má pro rozvoj ekonomicky udržitelné mobility s LNG zásadní význam dostupnost a zeměpisné umístění plnicích stanic pro cisternová vozidla na převoz LNG.
- (45) LNG, včetně zkapalněného biomethanu, by rovněž mohl těžkým nákladním vozidlům poskytnout nákladově efektivní technologii ke splnění přísných mezních hodnot emisí znečišťujících látek norem Euro VI, jak je uvedeno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ⁽³⁾.
- (46) Základem pro zavádění infrastruktury pro LNG by měla být hlavní síť TEN-T, neboť zahrnuje hlavní dopravní toky a umožňuje síťové přínosy. Při vytváření sítě pro dodávku LNG pro těžká nákladní motorová vozidla by členské státy měly zajistit, aby byly alespoň podél stávající hlavní sítě TEN-T vybudovány veřejně přístupné plnicí stanice, a to v odpovídajících vzdálenostech zohledňujících minimální délku dojezdu těžkých nákladních motorových vozidel na LNG. Orientačně by nezbytná průměrná vzdálenost mezi plnicími stanicemi měla být přibližně 400 km.
- (47) Zavádění LNG i CNG plnicích stanic by mělo být odpovídajícím způsobem koordinováno s budováním hlavní sítě TEN-T.
- (48) Do 31. prosince 2025 je třeba vybudovat přiměřený počet veřejně přístupných LNG a CNG plnicích stanic, alespoň podél hlavní sítě TEN-T existující k uvedenému dni, a poté i na dalších úsecích hlavní sítě TEN-T, které jsou zpřístupněny vozidlům.
- (49) Vzhledem k narůstající rozmanitosti druhů paliv pro motorová vozidla a v souvislosti s pokračujícím růstem silniční mobility občanů v celé Unii je třeba poskytnout uživatelům vozidel jasné a snadno srozumitelné informace o palivech dostupných na plnicích stanicích a o kompatibilitě jejich vozidla s různými palivy nebo dobýjecími stanicemi na trhu Unie, aniž je dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/30/ES ⁽⁴⁾. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o zavedení těchto informačních opatření rovněž pro vozidla, která jsou již v provozu.
- (50) Nebude-li k dispozici evropská norma pro dané alternativní palivo, měly by mít členské státy možnost používat pro účely informování uživatelů a pro označování jiné normy.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro pravidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS (Úř. věst. L 389, 30.12.2006, s. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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 (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 88).

- (51) Snadné a jednoduché porovnání informací o cenách jednotlivých paliv by mohlo hrát důležitou úlohu, pokud jde o to, umožnit uživatelům vozidel lépe posoudit příslušné náklady na jednotlivá paliva dostupná na trhu. Proto by mělo být možné, aby při uvádění cen paliv na plnicích stanicích, zejména u zemního plynu a vodíku, bylo pro informaci zobrazeno porovnání jednotkových cen s konvenčními palivy, jako například „ekvivalent jednoho litru benzínu“.
- (52) Vzhledem k narůstající rozmanitosti druhů paliv pro motorová vozidla je nezbytné poskytnout uživatelům vozidel údaje o zeměpisném umístění veřejně přístupných plnicích a dobýjecích stanic pro alternativní paliva, na které se vztahuje tato směrnice. Poskytují-li společnosti nebo internetové stránky tyto informace, měly by proto být přístupné otevřeně a nediskriminačně všem uživatelům.
- (53) Pro vytváření politiky založené na faktech je obzvláště důležité na všech úrovních shromažďovat osvědčené postupy a koordinované údaje prostřednictvím činností sledování, jako je portál ekologických vozidel a evropská observatoř elektromobility.
- (54) Klíčové informace týkající se dostupnosti dobýjecích a plnicích stanic a veškeré další informace nezbytné pro mobilitu v celé Unii by měly být případně zahrnuty do informačních služeb o dopravě a cestování jakožto součástí inteligentního dopravního systému.
- (55) Za účelem zajištění toho, aby byla ustanovení této směrnice přizpůsobena vývoji trhu a technickému pokroku, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o technické specifikace plnicích a dobýjecích stanic a příslušné normy. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti postupovala podle svých zvyklostí a vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. 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.
- (56) Mezinárodní námořní organizace (IMO) pracuje na jednotných a mezinárodně uznávaných normách pro oblast bezpečnosti a životního prostředí pro námořní dopravu. S ohledem na globální povahu námořní dopravy je třeba předejít rozporu s mezinárodními normami. Proto by Unie měla zajistit, aby technické specifikace pro námořní dopravu přijaté podle této směrnice byly v souladu s mezinárodními předpisy přijatými IMO.
- (57) Technické specifikace pro interoperabilitu dobýjecích a plnicích stanic by měly být stanoveny v evropských nebo mezinárodních normách. Evropské normalizační organizace by měly přijmout evropské normy podle článku 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ⁽¹⁾ a tyto normy by měly být založeny na aktuálních mezinárodních normách nebo případně probíhajících mezinárodních normalizačních pracích. Pro dosud nepřijaté normy by práce měla vycházet z vypracovávaných norem: „Pokyny pro systémy a instalace na dodávku LNG jakožto paliva pro lodě“ (ISO/DTS 18683), „Plnicí stanice pro zemní plyn – LNG stanice pro plnění vozidel“ (ISO/DIS 16924) a „Plnicí stanice pro zemní plyn – CNG stanice pro plnění vozidel“ (ISO/DIS 16923). Komise by měla být zmocněna k aktualizaci odkazů na technické specifikace uvedené v evropských nebo mezinárodních normách prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.
- (58) Při uplatňování směrnice by Komise měla konzultovat příslušné odborné skupiny, včetně alespoň evropské skupiny odborníků pro budoucí pohonné hmoty, složené z odborníků z odvětví a občanské společnosti, a společné skupiny odborníků pro dopravu a životní prostředí, v níž se setkávají odborníci z členských států.
- (59) Komise zřídila skupinu odborníků nazvanou Evropské fórum pro udržitelnou lodní dopravu, jež má napomoci Komisi při provádění činností Unie v oblasti udržitelnosti námořní dopravy. V rámci tohoto fóra byla zřízena podskupina pro námořní LNG, která má mandát navrhnout fóru vypracování norem nebo předpisů pro námořní LNG jakožto palivo pro lodě, vztahujících se na aspekty techniky, provozu, bezpečnosti, zabezpečení, odborné přípravy a životního prostředí při čerpání LNG. Byl rovněž zřízen Evropský výbor pro tvorbu technických norem,

(¹) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ze dne 25. října 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 zrušení rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12).

jenž by se měl zabývat technickými normami v oblasti vnitrozemské plavby. Je obzvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a aby před přijetím aktů v přenesené pravomoci o požadavcích na čerpání LNG, včetně bezpečnostních aspektů s ním souvisejících, vedla konzultace s odborníky včetně Evropského fóra pro udržitelnou lodní dopravu a Evropského výboru pro tvorbu technických norem.

- (60) Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) je mezinárodní organizace, která se zabývá všemi otázkami týkajícími se vnitrozemské plavby. Dunajská komise je mezinárodní mezivládní organizací pro zajištění a rozvoj volné plavby po Dunaji. Je obzvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a aby před přijetím aktů v přenesené pravomoci ohledně vnitrozemské plavby vedla konzultace s odborníky včetně CCNR a Dunajské komise.
- (61) Projednávají-li odborníci otázky související s touto směrnicí, jež se netýkají jejího provádění a porušování, čímž plní funkci odborné skupiny, měl by Evropský parlament obdržet úplné informace a dokumentaci a případně i pozvání k účasti na příslušných zasedáních.
- (62) 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⁽¹⁾.
- (63) S cílem zajistit, aby alternativní paliva pro dopravu byla poskytována v kvalitě požadované pro použití v motorech se současnou i budoucí technologií a poskytovala vysokou úroveň environmentální výkonnosti z hlediska emisí CO₂ a jiných znečišťujících látek, by Komise měla sledovat jejich zavádění na trh. Proto by Komise měla případně navrhnout nezbytná právní opatření s cílem zajistit harmonizovanou vysokou úroveň kvality paliva v celé Unii.
- (64) S cílem dosáhnout nejširšího možného využití alternativních paliv pro dopravu při zajištění technologické neutrality a podporovat udržitelnou elektromobilitu v celé Unii by Komise měla, považuje-li to za vhodné, přijmout vhodná opatření, jako je přijetí akčního plánu k provádění strategie stanovené ve sdělení nazvaném „Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva“. Za tímto účelem by Komise mohla zohlednit potřeby a vývoj jednotlivých trhů v členských státech.
- (65) Jelikož cíle této směrnice, totiž podpory širokého tržního rozvoje alternativních paliv, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy jednotlivě, ale spíše je, z důvodu potřeby opatření s cílem uspokojit poptávku po kritickém množství vozidel na alternativní paliva a nákladově efektivní vývoj evropského odvětví a umožnit mobilitu vozidel na alternativní paliva v celé Unii, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, 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 tohoto cíle,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

Touto směrnicí se zřizuje společný rámec opatření pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v Unii s cílem minimalizovat závislost dopravy na ropě a omezit její dopad na životní prostředí. Tato směrnice stanoví minimální požadavky na vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva, včetně dobýjecích stanic pro elektrická vozidla a plnicích stanic se zemním plynem (LNG a CNG) a vodíkem, které mají být naplněny prostřednictvím vnitrostátních rámců politiky členských států, a rovněž společné technické specifikace pro tyto dobýjecí a plnicí stanice a požadavky na informace pro uživatele.

⁽¹⁾ Nařízení 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 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „alternativními palivy“ paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Patří mezi ně mimo jiné:
 - elektřina,
 - vodík,
 - biopaliva ve smyslu čl. 2 bodu i) směrnice 2009/28/ES,
 - syntetická a parafinická paliva,
 - zemní plyn, včetně biometanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn (CNG)) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn (LNG)), a
 - zkapalněný ropný plyn (LPG);
- 2) „elektrickým vozidlem“ motorové vozidlo s pohonem zahrnujícím alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jakožto měnič energie s elektricky dobíjeným systémem ukládání energie, který je možno dobíjet externě;
- 3) „dobíjecí stanicí“ rozhraní schopné dobíjet v určitém okamžiku jedno elektrické vozidlo nebo u něhož je možno provést výměnu baterie v určitém okamžiku u jednoho elektrického vozidla;
- 4) „běžnou dobíjecí stanicí“ dobíjecí stanice, která umožňuje přenos elektřiny do elektrického vozidla s výkonem 22 kW nebo nižším, s výjimkou zařízení o výkonu 3,7 kW nebo nižším, jež jsou umístěna v domácnostech nebo jejichž hlavním účelem není dobíjet elektrická vozidla a jež nejsou veřejně přístupná;
- 5) „vysoce výkonnou dobíjecí stanicí“ dobíjecí stanice, která umožňuje přenos elektřiny do elektrického vozidla s výkonem vyšším než 22 kW;
- 6) „dodávkami elektřiny z pevniny“ poskytování elektřiny na pobřeží pro kotvící námořní lodě nebo plavidla vnitrozemské plavby prostřednictvím normalizovaného rozhraní;
- 7) „veřejně přístupnou dobíjecí nebo plnicí stanicí“ dobíjecí nebo plnicí stanice na dodávku alternativního paliva, která uživatelům poskytuje nediskriminační přístup v celé Unii. Nediskriminační přístup může zahrnovat různé podmínky ověření, použití a platby;
- 8) „plnicí stanicí“ plnicí zařízení pro poskytování jakéhokoliv paliva s výjimkou LNG prostřednictvím pevného nebo mobilního zařízení;
- 9) „LNG plnicí stanicí“ plnicí zařízení pro poskytování LNG sestávající z pevného či mobilního zařízení, pobřežního zařízení nebo jiných systémů.

Článek 3

Vnitrostátní rámce politiky

1. Každý členský stát přijme vnitrostátní rámec politiky pro rozvoj trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy a zavádění příslušné infrastruktury. Rámec obsahuje alespoň:
 - posouzení současného stavu a budoucího rozvoje trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy, a to i s ohledem na jejich možné souběžné a kombinované používání, a rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva, při zohlednění přeshraniční kontinuity, je-li to relevantní,

- vnitrostátní obecné a specifické cíle pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 4 odst. 1, 3 a 5, čl. 6 odst. 1, 2, 3, 4, 6, 7 a 8 a případně čl. 5 odst. 1. Tyto vnitrostátní cíle jsou stanoveny a je možno je revidovat na základě posouzení vnitrostátní, regionální nebo celounijní poptávky, při zajištění souladu s minimálními požadavky na infrastrukturu stanovenými v této směrnici,
 - opatření nezbytná k zajištění dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů obsažených ve vnitrostátním rámci politiky,
 - opatření, jež mohou napomoci při zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve službách veřejné dopravy,
 - určení městských a příměstských aglomerací, jiných hustě osídlených oblastí a sítí, které mají být v závislosti na potřebách trhu vybaveny veřejně přístupnými dobíjecími stanicemi v souladu s čl. 4 odst. 1,
 - určení městských a příměstských aglomerací, jiných hustě obydlených oblastí a sítí, které mají být v závislosti na potřebách trhu vybaveny CNG plnicími stanicemi v souladu s čl. 6 odst. 7,
 - posouzení potřeby nainstalovat LNG plnicí stanice v přístavech mimo hlavní síť TEN-T,
 - zvážení potřeby nainstalovat dodávku elektřiny na letištích pro použití letadly stojícími na letištích.
2. Členské státy zajistí, aby se ve vnitrostátních rámci politiky zohlednily potřeby různých druhů dopravy provozovaných na jejich území, včetně těch, pro něž jsou dostupné jen omezené alternativy fosilních paliv.
3. Ve vnitrostátních rámci politiky se zohlední případné zájmy regionálních a místních orgánů a dotčených zúčastněných stran.
4. V případě potřeby členské státy prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky spolupracují s cílem zajistit, aby opatření nezbytná k dosažení cílů této směrnice byla soudržná a koordinovaná.
5. Opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva musí být prováděna v souladu s pravidly pro státní podporu obsaženými ve Smlouvě o fungování EU.
6. Vnitrostátní rámce politiky musí být v souladu s platnými právními předpisy Unie v oblasti životního prostředí a ochrany klimatu.
7. Členské státy oznámí své vnitrostátní rámce politiky Komisi do 18. listopadu 2016.
8. Na základě vnitrostátních rámců politiky Komise zveřejní a pravidelně aktualizuje informace o vnitrostátních obecných a specifických cílech předložených jednotlivými členskými státy, pokud jde o:
- počet veřejně přístupných dobíjecích stanic,
 - LNG plnicí stanice v námořních a vnitrozemských přístavech,
 - veřejně přístupné LNG plnicí stanice pro motorová vozidla,
 - veřejně přístupné CNG plnicí stanice pro motorová vozidla.
- V příslušných případech zveřejní rovněž informace o:
- veřejně přístupných vodíkových plnicích stanicích,
 - infrastruktuře pro dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech,
 - infrastruktuře pro dodávky elektřiny pro letadla stojící na letištích.
9. Komise je nápomocna členským státům při podávání zpráv o jejich vnitrostátních rámci politiky prostřednictvím pokynů uvedených v čl. 10 odst. 4, posuzuje soudržnost vnitrostátních rámců politiky na úrovni Unie a napomáhá členským státům při spolupráci stanovené v odstavci 4 tohoto článku.

Článek 4

Dodávky elektřiny pro dopravu

1. Členské státy zajistí prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky, aby byl do 31. prosince 2020 vybudován přiměřený počet veřejně přístupných dobíjecích stanic, s cílem umožnit provoz elektrických vozidel alespoň v městských a příměstských aglomeracích a v jiných hustě obydlených oblastech a případně v sítích určených členskými státy. Počet takových dobíjecích stanic se stanoví mimo jiné se zřetelem k odhadovanému počtu registrovaných elektrických vozidel na konci roku 2020, jenž je uveden v jejich vnitrostátních rámcích politiky, jakož i k osvědčeným postupům a doporučením vydaným Komisí. Je-li to vhodné, zohlední se zvláštní potřeby týkající se instalace veřejně přístupných dobíjecích stanic na stanicích veřejné dopravy.

2. Komise posoudí uplatňování požadavků uvedených v odstavci 1 a případně předloží návrh na změnu této směrnice, přičemž zohlední vývoj na trhu s elektrickými vozidly, s cílem zajistit, aby byl do 31. prosince 2025 v každém členském státě vybudován další počet veřejně přístupných dobíjecích stanic, a to alespoň na hlavní síti TEN-T, v městských a příměstských aglomeracích a v jiných hustě obydlených oblastech.

3. Členské státy rovněž přijmou opatření v rámci svých vnitrostátních rámců politiky s cílem podpořit a usnadnit zavádění veřejně nepřístupných dobíjecích stanic.

4. Členské státy zajistí, aby běžné dobíjecí stanice pro elektrická vozidla, s výjimkou bezdrátových či indukčních jednotek, zavedené nebo obnovené od 18. listopadu 2017 splňovaly alespoň technické specifikace stanovené v bodě 1.1 přílohy II a zvláštní bezpečnostní požadavky platné na vnitrostátní úrovni.

Členské státy zajistí, aby vysoce výkonné dobíjecí stanice pro elektrická vozidla, s výjimkou bezdrátových či indukčních jednotek, zavedené nebo obnovené od 18. listopadu 2017 splňovaly alespoň technické specifikace stanovené v bodě 1.2 přílohy II.

5. Členské státy zajistí, aby byla v jejich vnitrostátních rámcích politiky posouzena potřeba dodávky elektřiny z pevniny pro plavidla vnitrozemské plavby a námořní lodě v námořních a vnitrozemských přístavech. Tato dodávka elektřiny z pevniny musí být přednostně nainstalována v přístavech hlavní sítě TEN-T a v dalších přístavech do 31. prosince 2025, ledaže není žádná poptávka a náklady neodpovídají přínosům, včetně přínosů pro životní prostředí.

6. Členské státy zajistí, aby instalace pro dodávku elektřiny z pevniny pro námořní dopravu zavedené nebo obnovené od 18. listopadu 2017 splňovaly technické specifikace stanovené v bodě 1.7 přílohy II.

7. Při dobíjení elektrických vozidel na veřejně přístupných dobíjecích stanicích se používají, je-li to technicky proveditelné a ekonomicky přiměřené, inteligentní měřicí systémy ve smyslu čl. 2 bodu 28 směrnice 2012/27/EU, které splňují požadavky stanovené v čl. 9 odst. 2 uvedené směrnice.

8. Členské státy zajistí, aby provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích stanic mohli volně nakupovat elektřinu od kteréhokoliv dodavatele elektřiny z Unie, pokud s tím dodavatel souhlasí. Provozovatelům dobíjecích stanic je povoleno poskytovat na smluvním základě zákazníkům služby dobíjení elektrických vozidel, a to i jménem a na účet jiných poskytovatelů služeb.

9. Všechny veřejně přístupné dobíjecí stanice poskytnou uživatelům elektrických vozidel rovněž možnost jednorázového dobití bez uzavření smlouvy s dotčeným dodavatelem elektřiny nebo provozovatelem.

10. Členské státy zajistí, aby ceny účtované provozovateli veřejně přístupných dobíjecích stanic byly přiměřené, snadno a jasně porovnatelné, transparentní a nediskriminační.

11. Členské státy zajistí, aby provozovatelé distribučních soustav spolupracovali na nediskriminačním základě se všemi osobami, které zřizují nebo provozují veřejně přístupné dobíjecí stanice.

12. Členské státy zajistí, aby právní úprava umožňovala uzavřít smlouvu na dodávky elektřiny pro dobíjecí stanici i s jiným dodavatelem, než je dodavatel elektřiny do domácnosti nebo prostor, kde je tato dobíjecí stanice umístěna.

13. Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 1025/2012, sleduje Unie vývoj u příslušných evropských normalizačních orgánů ohledně evropských norem obsahujících podrobné technické specifikace pro bezdrátové dobíjecí stanice a výměnu baterií pro motorová vozidla a pro dobíjecí stanice pro motorová vozidla kategorie L a pro elektrické autobusy.

14. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8 za účelem:

- a) doplnění tohoto článku a bodů 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 a 1.8 přílohy II s cílem požadovat soulad infrastruktury, která má být zavedena nebo obnovena, s technickými specifikacemi obsaženými v evropských normách, které mají být vypracovány podle odstavce 13 tohoto článku, v případech, kdy příslušné evropské normalizační organizace doporučily pouze jedno technické řešení s technickými specifikacemi, jak je uvedeno v příslušné evropské normě;
- b) aktualizace odkazů na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v bodě 1 přílohy II, jsou-li tyto normy nahrazeny svými novými zněními přijatými příslušnými normalizačními organizacemi.

Je obzvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a před přijetím aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků členských států.

V těchto aktech v přenesené pravomoci se stanoví přechodná období v délce nejméně 24 měsíců před tím, než se technické specifikace v nich obsažené nebo jejich změny stanou pro infrastrukturu, která má být zavedena či obnovena, závaznými.

Článek 5

Dodávky vodíku pro silniční dopravu

1. Členské státy, které se rozhodnou do svého vnitrostátního rámce politiky zahrnout veřejně přístupné vodíkové plnicí stanice, zajistí, aby byl do 31. prosince 2025 dostupný přiměřený počet takových stanic s cílem umožnit provoz motorových vozidel na vodíkový pohon, včetně vozidel s palivovými články, v sítích určených těmito členskými státy, případně včetně přeshraničních spojení.

2. Členské státy zajistí, aby veřejně přístupné vodíkové plnicí stanice zavedené nebo obnovené od 18. listopadu 2017 splňovaly technické specifikace stanovené v bodě 2 přílohy II.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8 s cílem aktualizovat odkazy na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v bodě 2 přílohy II, jsou-li tyto normy nahrazeny svými novými zněními přijatými příslušnými normalizačními organizacemi.

Je obzvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a před přijetím aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků členských států.

V těchto aktech v přenesené pravomoci se stanoví přechodná období v délce nejméně 24 měsíců před tím, než se technické specifikace v nich obsažené nebo jejich změny stanou pro infrastrukturu, která má být zavedena či obnovena, závaznými.

Článek 6

Dodávky zemního plynu pro dopravu

1. Členské státy zajistí prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky, aby byl do 31. prosince 2025 vybudován přiměřený počet LNG plnicích stanic v námořních přístavech s cílem umožnit provoz plavidel pro vnitrozemskou plavbu či námořních lodí na LNG po celé hlavní síti TEN-T. Členské státy v případě nutnosti spolupracují se sousedními členskými státy s cílem zajistit přiměřené pokrytí hlavní sítě TEN-T.

2. Členské státy zajistí prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky, aby byl do 31. prosince 2030 vybudován přiměřený počet LNG plnicích stanic ve vnitrozemských přístavech s cílem umožnit provoz plavidel pro vnitrozemskou plavbu či námořních lodí na LNG po celé hlavní síti TEN-T. Členské státy v případě nutnosti spolupracují se sousedními členskými státy s cílem zajistit přiměřené pokrytí hlavní sítě TEN-T.

3. Členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky určí námořní a vnitrozemské přístavy, které mají poskytovat přístup k LNG plnicím stanicím uvedeným v odstavcích 1 a 2; přitom zváží skutečné potřeby trhu.
4. Členské státy zajistí prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky, aby byl do 31. prosince 2025 vybudován přiměřený počet veřejně přístupných LNG plnicích stanic, a to alespoň ve stávající hlavní síti TEN-T, s cílem umožnit provoz těžkých nákladních motorových vozidel na LNG v celé Unii, je-li po tom poptávka, ledaže náklady neodpovídají přínosům, včetně přínosů pro životní prostředí.
5. Komise posoudí uplatňování požadavku uvedeného v odstavci 4 a do 31. prosince 2027 podle potřeby předloží návrh na změnu této směrnice, v němž zohlední trh s těžkými nákladními motorovými vozidly na LNG, s cílem zajistit, aby byl v každém členském státě vybudován přiměřený počet veřejně přístupných LNG plnicích stanic.
6. Členské státy zajistí, aby byla na jejich území dostupná náležitá distribuční soustava LNG, včetně nakládacích zařízení pro cisternová vozidla na převoz LNG, pro dodávky plnicím stanicím uvedeným v odstavcích 1, 2 a 4. Odchylně od výše uvedeného mohou sousedící členské státy v rámci svých vnitrostátních rámců politiky pro účely plnění tohoto požadavku sdílet své zdroje. Na dohody o sdílení zdrojů se vztahují povinnosti podávání zpráv členských států podle této směrnice.
7. Členské státy zajistí prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky, aby byl do 31. prosince 2020 vybudován přiměřený počet veřejně přístupných CNG plnicích stanic, s cílem umožnit, v souladu s čl. 3 odst. 1 šestou odrážkou, provoz motorových vozidel na CNG v městských a příměstských aglomeracích a v jiných hustě obydlených oblastech a případně v sítích určených členskými státy.
8. Členské státy zajistí prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky, aby byl do 31. prosince 2025 vybudován přiměřený počet veřejně přístupných CNG plnicích stanic, a to alespoň podél stávající hlavní sítě TEN-T, s cílem umožnit provoz motorových vozidel na CNG v celé Unii.
9. Členské státy zajistí, aby CNG plnicí stanice pro motorová vozidla zavedené nebo obnovené od 18. listopadu 2017 splňovaly technické specifikace stanovené v bodě 3.4 přílohy II.
10. Aniž je dotčeno nařízení (EU) č. 1025/2012, sleduje Unie vývoj u příslušných evropských či mezinárodních normalizačních organizací ohledně norem, včetně podrobných technických specifikací, pro:
 - a) LNG plnicí stanice pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu;
 - b) LNG a CNG plnicí stanice pro motorová vozidla.
11. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8 za účelem:
 - a) doplnění tohoto článku a bodů 3.1, 3.2 a 3.4 přílohy II s cílem požadovat soulad infrastruktury, která má být zavedena nebo obnovena, s technickými specifikacemi obsaženými v normách, které mají být vypracovány podle odst. 10 písm. a) a b) tohoto článku, v případech, kdy příslušné evropské normalizační organizace doporučily pouze jedno technické řešení s technickými specifikacemi, jak je uvedeno v příslušné evropské normě, v souladu s případnými příslušnými mezinárodními normami;
 - b) aktualizace odkazů na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v bodě 3 přílohy II, jsou-li tyto normy nahrazeny svými novými zněními přijatými příslušnými evropskými nebo mezinárodními normalizačními organizacemi.

Je obzvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a před přijetím aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků členských států.

V těchto aktech v přenesené pravomoci se stanoví přechodná období v délce nejméně 24 měsíců před tím, než se technické specifikace v nich obsažené nebo jejich změny stanou pro infrastrukturu, která má být zavedena či obnovena, závaznými.

12. Neexistuje-li norma obsahující podrobné technické specifikace LNG plnicích stanic pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu uvedená v odst. 10 písm. a), a zejména neexistují-li specifikace týkající se čerpání LNG, je Komise při zohlednění prací probíhajících v IMO, v Ústřední komisi pro plavbu na Rýně, v Dunajské komisi a na dalších příslušných mezinárodních fórech oprávněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8 s cílem stanovit:

- požadavky na rozhraní související s přepravou LNG v palivových zásobnících v námořní a vnitrozemské vodní dopravě,
- požadavky týkající se bezpečnostních aspektů skladování LNG na pevnině a postupu při jeho čerpání v námořní a vnitrozemské vodní dopravě.

Je obzvláště důležité, aby Komise postupovala obvyklým způsobem a aby před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s příslušnými skupinami odborníků na námořní dopravu a na vnitrozemskou vodní dopravu, včetně odborníků z vnitrostátních orgánů v oblasti námořní a vnitrozemské vodní dopravy.

Článek 7

Informace pro uživatele

1. Aniž je dotčena směrnice 2009/30/ES, zajistí členské státy, aby byly poskytovány relevantní, soudržné a jasné informace, pokud jde o motorová vozidla, do kterých je možné pravidelně čerpat jednotlivá paliva uvedená na trh nebo která je možné pravidelně dobít na dobíjecích stanicích. Tyto informace se zpřístupní v příručkách pro motorová vozidla, na plnicích a dobíjecích stanicích, na motorových vozidlech a u prodejců motorových vozidel na jejich území. Tento požadavek se vztahuje na všechna motorová vozidla, jakož i příručky pro ně, uvedená na trh po 18. listopadu 2016.

2. Poskytování informací podle odstavce 1 vychází z ustanovení o označování ohledně slučitelnosti paliv podle norem evropských normalizačních organizací stanovujících technické specifikace paliv. Odkazují-li takové normy ke grafickému vyjádření, včetně systému barevného kódování, musí být grafické vyjádření jednoduché a snadno srozumitelné a být umístěno jasně viditelným způsobem:

- a) na příslušných čerpadlech a jejich výdejních pistolích na všech plnicích stanicích ode dne uvedení paliv na trh;
- b) na všech víčkách palivových nádrží u doporučených motorových vozidel slučitelných s tímto palivem nebo v jejich těsné blízkosti a v příručkách pro motorová vozidla, jsou-li tato motorová vozidla uvedena na trh po 18. listopadu 2016.

3. Při uvádění cen paliv na plnicích stanicích se ve vhodných případech, zejména u zemního plynu a vodíku, pro informaci zobrazí porovnání jednotkových cen. Zobrazení těchto informací nesmí uživatele uvádět v omyl ani vést k nejasnostem.

S cílem zvýšit informovanost spotřebitelů a zajistit transparentnost cen paliv způsobem jednotným v celé Unii je Komise oprávněna přijmout prostřednictvím prováděcích aktů společnou metodiku srovnávání jednotkových cen alternativních paliv.

4. Pokud normy evropských normalizačních organizací stanoví technické specifikace paliva neobsahují ustanovení o označování pro účely souladu s dotčenými normami nebo pokud ustanovení o označování neodkazují ke grafickému vyjádření, včetně systému barevného kódování, nebo pokud ustanovení o označování nejsou vhodná pro dosažení cílů této směrnice, může Komise pro účely jednotného provádění odstavců 1 a 2 pověřit evropské normalizační organizace vypracováním specifikací označování slučitelnosti nebo přijmout prováděcí akty stanovující grafické vyjádření slučitelnosti, včetně systému barevného kódování, pro paliva uvedená na trh Unie, která dle posouzení Komise dosahují úrovně 1 % celkového objemu prodeje ve více než v jednom členském státě.

5. Jsou-li aktualizována ustanovení o označování v příslušných normách evropských normalizačních organizací, jsou-li přijaty prováděcí akty týkající se označování nebo jsou-li podle potřeby vypracovány nové normy evropských normalizačních organizací pro alternativní paliva, vztahují se odpovídající požadavky na označování na všechny plnicí a dobíjecí stanice a na motorová vozidla registrovaná na území členských států 24 měsíců po jejich aktualizaci nebo přijetí.

6. Prováděcí akty uvedené v tomto článku se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9 odst. 2.

7. Členské státy zajistí, aby případné údaje o zeměpisném umístění veřejně přístupných plnicích a dobíjecích stanic pro alternativní paliva, na něž se vztahuje tato směrnice, byly přístupné všem uživatelům na otevřeném a nediskriminačním základě. U dobíjecích stanic mohou tyto údaje zahrnovat data o dostupnosti v reálném čase a historická data o dobíjení i data o dobíjení v reálném čase.

Článek 8

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích 4, 5 a 6 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne 17. listopadu 2014. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v člancích 4, 5 a 6 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti 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 4, 5 a 6 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i 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

Postup ve výboru

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 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě 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 provádění vnitrostátního rámce politiky do 18. listopadu 2019 a každé tři následující roky. Tyto zprávy obsahují informace uvedené v příloze I a případně obsahují příslušné zdůvodnění úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v čl. 3 odst. 1.

2. Do 18. listopadu 2017 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o posouzení vnitrostátních rámců politiky a jejich soudržnosti na úrovni Unie, včetně posouzení úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v čl. 3 odst. 1.

3. Komise předkládá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice každé tři roky počínaje 18. listopadem 2020.

Zpráva Komise obsahuje:

- posouzení opatření přijatých členskými státy,
- posouzení účinků této směrnice na vývoj trhu, pokud jde o infrastrukturu pro alternativní paliva, a jejího příspěví k trhu s alternativními palivy pro dopravu, jakož i jejího dopadu na hospodářství a životní prostředí,
- informace o technickém pokroku a vývoji trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy a příslušnou infrastrukturu, na něž se vztahuje tato směrnice, a veškerá další alternativní paliva.

Komise může uvést příklady osvědčených postupů a učinit odpovídající doporučení.

Zpráva Komise rovněž posoudí požadavky a lhůty stanovené v této směrnici, pokud jde o vytvoření infrastruktury a provádění specifikací, s ohledem na technický, hospodářský a tržní vývoj příslušných alternativních paliv, a podle potřeby se k ní připojí legislativní návrh.

4. Komise přijme pokyny týkající se podávání zpráv ze strany členských států o prvcích uvedených v příloze I.

5. Komise do 31. prosince 2020 přezkoumá provádění této směrnice a podle potřeby předloží návrh na její změnu stanovením nových společných technických specifikací pro infrastrukturu pro alternativní paliva v oblasti působnosti této směrnice.

6. Komise do 31. prosince 2018 přijme, považuje-li to za vhodné, akční plán pro provádění strategie stanovené ve sdělení nazvaném „Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva“ s cílem dosáhnout nejširšího možného využití alternativních paliv pro dopravu při zajištění technologické neutrality a podpořit udržitelnou elektromobilitu v celé Unii. Za tímto účelem může rovněž zohlednit potřeby a vývoj jednotlivých trhů v členských státech.

Článek 11

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 18. listopadu 2016. Jejich znění sdělí neprodleně Komisi.

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.

Ve Štrasburku dne 22. října 2014.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
B. DELLA VEDOVA

PŘÍLOHA I

ZPRÁVA

Zpráva obsahuje popis opatření přijatých v členském státě na podporu vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva. Zpráva obsahuje alespoň tyto prvky.

1. Právní opatření

Informace o právních opatřeních, která mohou sestávat z právních předpisů a správních opatření na podporu vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva, mezi něž patří stavební povolení, povolení na parkovací místa, certifikace environmentálního profilu podniků a koncese na plnicí stanice.

2. Politická opatření na podporu provádění vnitrostátního rámce politiky

Informace o těchto opatřeních zahrnují následující prvky:

- přímé pobídky k nákupu dopravních prostředků využívajících alternativní paliva nebo k budování infrastruktury,
- dostupnost daňových pobídek na podporu dopravních prostředků využívajících alternativní paliva a příslušné infrastruktury,
- využívání veřejných zakázek k podpoře alternativních paliv, včetně společného zadávání zakázek,
- nefinanční pobídky na straně poptávky, například přednostní přístup do oblastí s omezeným přístupem, předpisy o parkování a vyhrazené dopravní pruhy,
- posouzení potřeby plnicích stanic s palivem z obnovitelných zdrojů pro letecké turbínové motory na letištích náležejících k hlavní síti TEN-T,
- technické a správní postupy a právní předpisy týkající se povolení dodávek alternativních paliv s cílem usnadnit povolovací postup.

3. Podpora zavádění a výroby

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

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

Posouzení jakýchkoliv zvláštních potřeb během počáteční fáze zavádění infrastruktur pro alternativní paliva.

4. Výzkum, technologický vývoj a demonstrace

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

5. Obecné a specifické cíle

- Odhad počtu vozidel na alternativní paliva předpokládaný do roku 2020, 2025 a 2030,
- úroveň dosažení vnitrostátních specifických cílů pro zavádění alternativních paliv u různých druhů dopravy (silniční, železniční, vodní a letecká),
- úroveň dosažení vnitrostátních obecných cílů pro každý rok při zavádění infrastruktury pro alternativní paliva u různých druhů dopravy,
- informace o použité metodice pro zohlednění účinnosti dobíjení na vysoce výkonných dobíjecích stanicích.

6. Rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva

Změny v nabídce (další kapacita infrastruktury) a poptávce (skutečně využívaná kapacita).

PŘÍLOHA II

TECHNICKÉ SPECIFIKACE

1. Technické specifikace pro dobíjecí stanice**1.1 Běžné dobíjecí stanice pro motorová vozidla**

Běžné dobíjecí stanice na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkami nebo vozidlovými zásuvkovými přípojkami typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2. Při zachování kompatibility s typem 2 mohou být tyto zásuvky vybaveny prvky, jako jsou mechanické záklopky.

1.2 Vysoce výkonné dobíjecí stanice pro motorová vozidla

Vysoce výkonné dobíjecí stanice na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkovými přípojkami typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2.

Vysoce výkonné dobíjecí stanice na stejnosměrný proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkovými přípojkami kombinovaného nabíjecího systému typu Combo 2, jak je popsáno v normě EN 62196-3.

1.3 Bezdrátové dobíjecí stanice pro motorová vozidla**1.4 Výměna baterií pro motorová vozidla****1.5 Dobíjecí stanice pro motorová vozidla kategorie L****1.6 Dobíjecí stanice pro elektrické autobusy****1.7 Dodávka elektřiny z pevniny pro námořní lodě**

Dodávka elektřiny z pevniny pro námořní lodě, včetně návrhu, instalace a zkoušení systémů, musí splňovat technické specifikace normy IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8 Dodávka elektřiny z pevniny pro plavidla vnitrozemské plavby**2. Technické specifikace pro vodíkové plnicí stanice pro motorová vozidla**

2.1 Venkovní vodíkové plnicí stanice vydávající plyný vodík používaný jako palivo v motorových vozidlech musí splňovat technické specifikace normy ISO/TS 20100 pro dodávky plynného vodíku jako paliva.

2.2 Čistota vodíku vydávaného vodíkovými plnicími stanicemi musí splňovat technické specifikace uvedené v normě ISO 14687-2.

2.3 Vodíkové plnicí stanice musí používat algoritmy plnění paliva a vybavení, které splňují příslušné specifikace normy ISO/TS 20100 pro dodávky plynného vodíku jako paliva.

2.4 Přípojky pro motorová vozidla pro účely plnění plynného vodíku musí splňovat normu ISO 17268 pro propojovací zařízení pro plnění plynného vodíku do motorových vozidel.

3. Technické specifikace pro plnicí stanice se zemním plynem

3.1 Technické specifikace pro LNG plnicí stanice pro plavidla vnitrozemské plavby nebo námořní lodě

3.2 Technické specifikace pro LNG plnicí stanice pro motorová vozidla

3.3 Technické specifikace pro přípojky a nádoby pro CNG

Přípojky a nádoby pro CNG musí splňovat požadavky předpisu EHK OSN č. 110 (odkazujícího na ISO 14469 částí I a II).

3.4 Technické specifikace pro CNG plnicí stanice pro motorová vozidla
