



V Bruselu dne 8.11.2017
COM(2017) 652 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**Širší využívání alternativních paliv – Akční plán pro zavádění infrastruktury pro
alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně posouzení
vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2014/94/EU**

{SWD(2017) 365 final}

1. ÚVOD: EVROPA JAKO SVĚTOVÝ LÍDR V DEKARBONIZACI

Jak ve svém Projevu o stavu Unie v září 2017 prohlásil předseda Komise, musí Evropská unie (EU) zaujmout **vedoucí postavení v oblasti dekarbonizace**. Aby splnila závazky, které přijala na 21. konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu v Paříži, a zajistila, aby emise skleníkových plynů a emise látek znečišťujících ovzduší do poloviny století jednoznačně směřovaly k nulovým hodnotám, musí EU zrychlit dekarbonizaci odvětví dopravy.

Jak může EU tohoto cíle dosáhnout, vysvětlila Komise již ve své strategii pro nízkoemisní mobilitu¹. V návaznosti na ni ve svém sdělení *Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny* uvedla, že ambicí EU musí být zrychlit přechod na čistší, konkurenceschopnější a plynule propojený systém mobility do roku 2025².

Tento akční plán je součástí druhého balíčku návrhů a iniciativ, který je pro dekarbonizaci odvětví dopravy zásadní. Druhý balíček v oblasti mobility, který je představen ve sdělení Komise *Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky*³, obsahuje kombinaci opatření, zaměřených na nabídku i na poptávku, pro urychlení přechodu k mobilitě s nízkými a nulovými emisemi a posílení konkurenceschopnosti evropského odvětví mobility a dopravy.

Jelikož přibližně 95 % silničních vozidel stále využívá konvenční paliva, včetně směsí obsahujících obnovitelná biopaliva, je počet vozidel a plavidel poháněných alternativními energiemi⁴ v EU příliš nízký. Přetrvávající problémy i nadále vytvářejí **tržní překážky**, které brání jejich využívání. K nim patří absence infrastruktury pro dobíjení vozidel a plavidel a doplňování paliva, nedostatečný rozvoj inteligentní sítě a obtíže, které spotřebitelům znemožňují infrastrukturu snadno využívat. K tomu, aby mohla EU úspěšně přejít k mobilitě s nízkými a nulovými emisemi, **je nutný integrovaný přístup**. To vyžaduje společný politický rámec pro vozidla, infrastrukturu, elektrické sítě, ekonomické pobídky a digitální služby, který bude fungovat na úrovni EU i na vnitrostátní, regionální a místní úrovni.

Akční plán zdůrazňuje opatření, která doplňují vnitrostátní rámce politiky podle směrnice 2014/94/EU o infrastruktuře pro alternativní paliva a zlepšují jejich provádění s cílem přispět k vytvoření **interoperabilní páteřní infrastruktury EU do roku 2025**, zejména koridorů hlavní sítě transevropské dopravní sítě (TEN-T), tak aby bylo možné vozidla a plavidla snadno používat přeshraničně a na dlouhé vzdálenosti. V tomto směru je stěžejní, aby se všechny příslušné veřejné a soukromé subjekty rychle dohodly na společném přístupu k interoperabilitě služeb.

Zavádění infrastruktury si v budoucnu vyžádá **značné veřejné i soukromé investice**. Tam, kde to bude možné, se musí stát normou kombinace nevratných grantů a vratného

¹ COM(2016) 501 final.

² COM(2017) 283 final.

³ COM(2017) 675 final.

⁴ Jde zejména o elektřinu, zemní plyn (stlačený zemní plyn (CNG), zkapalněný zemní plyn (LNG)), vodík a zkapalněný ropný plyn (LPG), které vyžadují zvláštní infrastrukturu.

dluhového financování. Různé podpůrné nástroje na úrovni EU musí účinně fungovat v součinnosti. Za tímto účelem Komise zintenzivní koordinaci mezi nástroji financování z EU a bude usilovat o synergie s opatřeními na vnitrostátní a místní úrovni s cílem zvýšit účinek financování z EU. Bude se zabývat také dalšími otázkami zásadními pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, jako je integrace dopravních a energetických systémů.

2. JAKÝ JE SOUČASNÝ STAV?

2.1. Současná situace a předpokládané potřeby

Výstavba **infrastruktury pro alternativní paliva v poslední době nabrala obrátky**. V minulých letech bylo mimo jiné díky financování z EU dosaženo významného pokroku. Podle Evropské observatoře pro alternativní paliva bylo do konce září 2017 k dispozici 118 000 veřejně přístupných dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, 3 458 plnicích stanic pro vozidla a plavidla na stlačený zemní plyn (CNG) nebo zkapalněný zemní plyn (LNG) a 82 plnicích stanic pro vozidla na vodík.

Nyní musí EU **urychlit zavádění ve dvou oblastech**: zaprvé v hlavní síti a globální síti TEN-T. Za tímto účelem sdělení Evropa v pohybu z května 2017 stanovilo **cíl vybudovat nejpozději do roku 2025 páteřní infrastrukturu pro hlavní síť**.

Zadruhé je třeba posílit infrastrukturu v **městských a příměstských oblastech**, kde se vozidla používají nejčastěji. Komise očekává, že investice do těchto dvou oblastí nepřímo přispějí k budování infrastruktury i v jiných oblastech.

Jako nejméně náročné se jeví vytvoření páteřní infrastruktury v koridorech hlavní sítě TEN-T. Odhaduje se, že **do roku 2025 bude na vybavení koridorů zapotřebí 1,5 miliardy EUR**⁵. Mezery jsou zejména v počtu dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, ale v některých oblastech také plnicích stanic pro těžká vozidla využívající zkapalněný zemní plyn (LNG).

Pokrytí širší dopravní sítě si vyžádá větší úsilí.

Velikost ambicí jednotlivých členských států se výrazně liší.

Pouze dva členské státy například disponují více než 100 dobíjecích stanic pro *elektrická vozidla* na 100 000 městských obyvatel⁶.

V případě *zemního plynu* počítají členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky v roce 2025 s dalšími 2 599 až 2 634 CNG plnicími stanicemi a 256 až 431 LNG plnicími stanicemi, ačkoliv dodatečná kapacita plánovaná podle vnitrostátních rámců politiky bude soustředěna jen do několika členských států.

U *vodíku* se na základě posouzení dopadů návrhu standardů pro CO₂ pro osobní automobily a dodávky v období po roce 2020 možný tržní podíl vodíkových vozidel v roce 2025 odhaduje na 0,3–0,4 % celkového počtu vozidel. Předpokládá se, že 820–

⁵ Wainwright, S. a Peters, J., *Clean Power for Transport Infrastructure Deployment*, závěrečná zpráva pro Evropskou komisi, Brusel, 2016.

⁶ Podle Evropské observatoře pro alternativní paliva jde o Nizozemsko a Dánsko.

842 plnicích stanic plánovaných podle vnitrostátních rámců politiky zajistí v rámci tohoto scénáře doplňování paliva pro 0,9–1,1 milionu vozidel⁷.

Z analýzy vnitrostátních rámců politiky podle směrnice 2014/94/EU vyplynuly tyto **předpokládané potřeby členských států v oblasti investic do infrastruktury**, včetně koridorů hlavní sítě TEN-T⁸:

- *Elektrina*: až 904 milionů EUR do roku 2020⁹.
- *CNG*: až 357 milionů EUR do roku 2020 a až 600 milionů EUR do roku 2025 pro silniční vozidla na CNG¹⁰.
- *LNG*: až 257 milionů EUR do roku 2025 pro silniční vozidla na LNG. U LNG pro vodní dopravu až 945 milionů EUR v námořních přístavech koridorů hlavní sítě TEN-T do roku 2025 a až 1 miliarda EUR ve vnitrozemských přístavech koridorů hlavní sítě TEN-T do roku 2030.
- *Vodík*: až 707 milionů EUR do roku 2025.

V případě **elektriny** tyto vnitrostátní plány zaostávají za odhady Komise v oblasti infrastruktury. Posouzení dopadů směrnice 2014/94/EU pracovalo u elektrických vozidel s konzervativní referenční hodnotou 4 miliony provozovaných elektrických vozidel do roku 2020. To představuje výrazný nárůst oproti dnešnímu stavu, ale stále to odpovídá pouze přibližně 1,5 procenta současného počtu vozidel.

Rychlejší růst počtu elektrických vozidel směřující k 7procentnímu podílu v roce 2025, jenž předpokládá posouzení dopadů návrhu emisních standardů pro CO₂ pro osobní automobily a dodávky v období po roce 2020¹¹, vede k ještě vyšším investičním potřebám:

- Do roku 2020 by bylo zapotřebí 440 000 veřejně přístupných dobíjecích stanic – což představuje výrazný nárůst oproti současnosti¹². To by si mohlo vyžádat investice do veřejně přístupných dobíjecích stanic ve výši až 3,9 miliardy EUR.
- Do roku 2025 by byl potřeba zhruba pětinasobek veřejně přístupných dobíjecích stanic, tedy přibližně 2 miliony. Pokud podíl infrastruktury pro rychlé nabíjení vzroste na 5–15 % veškeré nabíjecí infrastruktury, mohly by se potřebné investice počínaje rokem 2021 pohybovat v rozmezí 2,7 až 3,8 miliardy EUR ročně¹³. Většina těchto investičních potřeb by připadala na *městské oblasti*¹⁴.

⁷ Za předpokladu, že každá stanice bude obsluhovat přibližně 1 200 vozidel. Pro srovnání: pro 256 milionů vozidel provozovaných v EU je v současnosti k dispozici 115 700 plnicích stanic pro konvenční paliva.

⁸ SWD(2017) 365.

⁹ U vnitrostátních rámců politiky se vyžadují obecné cíle pouze pro rok 2020.

¹⁰ Podle celkových nákladů na 937 (rok 2020 oproti současnosti) a 1 575 (rok 2025 oproti současnosti) nových CNG plnicích stanic, které mají být vybudovány na základě vnitrostátních rámců politiky.

¹¹ SWD(2017) 650.

¹² Vychází se z předpokladu, že na každé vozidlo je nutná 1,1 dobíjecí stanice. Veřejně přístupná pak bude jedna z deseti dobíjecích stanic. Vedle veřejně přístupných dobíjecích stanic by v takovémto scénáři byly zapotřebí zhruba čtyři miliony soukromých dobíjecích stanic.

¹³ Odhady nákladů počítají s průměrnou cenou 5 000 EUR za standardní dobíjecí stanici a 30 000 EUR za stanici pro rychlé nabíjení.

¹⁴ Z předpokladu, že 70 % potřeb v oblasti infrastruktury vzniká v městských oblastech (spolu se skutečností, že v městských oblastech žije více než 70 procent obyvatelstva EU), vyplývá pro rok 2020 investiční potřeba ve výši 2,7 miliardy EUR. V letech 2021 až 2025 by se požadované investice v městských oblastech mohly pohybovat mezi 1,9 a 2,7 miliardy EUR ročně.

V případě **zemního plynu a vodíku** se vnitrostátní opatření plánovaná členskými státy ve vnitrostátních rámcích politiky a odhady Komise shodují.

Dohromady činí **celkové odhadované investiční potřeby** veřejně přístupné infrastruktury pro alternativní paliva v EU zhruba **5,2 miliardy EUR do roku 2020** a dalších **16 až 22 miliard EUR do roku 2025**.

K pokrytích těchto značných potřeb by se měla využít veřejná finanční podpora, která by stimulovala významné soukromé investice, včetně inovativního financování.

Je třeba uvést, že s každým odhadem investičních potřeb se pojí **značná nejistota** ohledně hustoty budoucí infrastruktury pro pomalé a rychlé nabíjení, poptávky po vozidlech a vývoje technologií (např. výkonu baterií).

Komise proto vítá skutečnost, že se velcí evropští výrobci automobilů nedávno zavázali uvést na trh do roku 2020 větší počet bateriových elektrických vozidel¹⁵. Tento závazek totiž dává investicím do infrastruktury větší jistotu. Komise automobilové podniky vyzývá, aby nadále a intenzivněji investovaly i do dalších relevantních technologií s nízkými a nulovými emisemi.

Vzhledem k uvedené značné nejistotě je zásadně důležité snížit rizika pro soukromé investory prostřednictvím cílených nástrojů, jako jsou specializované půjčky nebo záruky poskytované veřejným sektorem. Kromě toho je zapotřebí také jasná dlouhodobá orientace politiky. V tomto ohledu hrají ústřední úlohu vnitrostátní rámce politiky podle směrnice 2014/94/EU.

2.2. Vnitrostátní rámce politiky v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva

Směrnice 2014/94/EU členským státům ukládá, aby přijaly vnitrostátní rámce politiky, které stanoví minimální pokrytí infrastrukturou do roku 2020, 2025 a 2030, v závislosti na druhu paliva, a oznámily tyto rámce Komisi do 18. listopadu 2016¹⁶. Podle čl. 3 odst. 1 uvedené směrnice vnitrostátní rámce politiky **stanoví jasné dlouhodobé obecné a specifické cíle, jakož i adekvátní podpůrná opatření**, aby trhy získaly dlouhodobou jistotu ohledně politiky.

V souladu s čl. 10 odst. 2 uvedené směrnice Komise posoudila vnitrostátní rámce politiky a jejich soudržnost na úrovni Unie. Vyhodnotila otázku, zda vnitrostátní rámce politiky danému členskému státu umožňují dosáhnout obecných a specifických cílů, které si stanovil podle čl. 3 odst. 1. Následující části tohoto sdělení podávají zprávu o tomto posouzení.

Vnitrostátní rámce politiky se velmi liší co do úplnosti, soudržnosti a ambicióznosti¹⁷. K 6. listopadu 2017 splnilo příslušné požadavky v plném rozsahu pouze osm¹⁸ z 25 předložených vnitrostátních rámců politiky¹⁹. Dva členské státy²⁰

¹⁵ SWD(2017) 366.

¹⁶ V souladu s čl. 3 odst. 7 směrnice 2014/94/EU a s podmínkami stanovenými v člancích 5, 6 a 7 směrnice 2014/94/EU.

¹⁷ Další informace o vnitrostátních rámcích politiky jsou uvedeny v dokumentu SWD(2017) 365.

¹⁸ Rakousko, Belgie, Finsko, Francie, Německo, Itálie, Nizozemsko, Spojené království.

vnitrostátní rámce politiky dosud nepředložily. Vnitrostátní rámce politiky nejsou soudržné z hlediska EU, pokud jde o stanovené priority a míru ambicióznosti u různých alternativních paliv. Ambice členských států změnit současný stav jsou velice rozdílné, jak z hlediska plánovaného zavádění vozidel a plavidel poháněných alternativní energií, tak z hlediska související infrastruktury. Nejdůležitější je, že pouze v několika vnitrostátních rámcích politiky jsou stanoveny jasné a dostatečné obecné a specifické cíle a navržena podpůrná opatření²¹. Jeden vnitrostátní rámec politiky neobsahuje žádné obecné cíle.

Elektrina

Všechny vnitrostátní rámce politiky stanoví obecné cíle pro dobíjecí infrastrukturu pro elektrická vozidla. **Míra ambicióznosti a podrobnosti je však u různých členských států do značné míry odlišná.** Vnitrostátní rámce politiky plánují do roku 2020 mnohem méně než 200 000 veřejně přístupných dobíjecích stanic, a tedy neodpovídají závěrům posouzení potřeb provedenému Komisí, které je uvedeno v oddíle 2.1. Šest vnitrostátních rámců politiky stanoví nepřilíš ambiciózní obecné cíle, kterých již bylo téměř dosaženo. Jiné stanoví ambiciózní obecné cíle, kterých však bude obtížné prostřednictvím plánovaných politických opatření dosáhnout.

Všechny vnitrostátní rámce politiky obsahují **širokou škálu podpůrných opatření, ale přetrvává určitá nejistota.** Opatření totiž buď ještě nebyla přijata, nebo se jeví jako příliš omezená na to, aby mohla mít hmatatelné dopady na trh. Všechny vnitrostátní rámce politiky kromě dvou stanoví obecné cíle pro veřejně přístupné dobíjecí stanice, přičemž deset členských států neuvažuje o žádných opatřeních pro zvýšení počtu veřejně přístupných dobíjecích stanic. Pokrytí hlavní sítě TEN-T postupuje, ale nebudou-li přijata žádná dodatečná opatření, mohou některé její části zůstat bez minimální dobíjecí infrastruktury²². Zásadní nutností je zavést vysoce výkonné dobíjecí stojany v každé dobíjecí stanici v hlavní síti TEN-T. Vnitrostátní rámce politiky sotva zmiňují dodávku elektřiny z pevniny a dodávku elektřiny pro letadla stojící na letištích.

Polský vnitrostátní rámec politiky je dobrým příkladem analýzy potřeb aglomerací, hustě osídlených oblastí a celé sítě TEN-T ve vztahu k potřebám infrastruktury pro alternativní paliva – včetně potřeb trhu. V Německu hlavní provozovatel dálničních odpočívadel do konce letošního roku nainstaluje vysoce výkonné dobíjecí stanice na všech svých odpočívadlech. Ve Spojeném království se společnost Highways England zavázala zajistit, aby vysoce výkonné dobíjecí stanice byly na 95 % sítě strategicky významných silnic v Anglii k dispozici alespoň každých 32 km.

Zemní plyn

Většina členských států nestanoví obecné cíle pro vozidla na CNG. Několik vnitrostátních rámců politiky²³ jejich zavádění nicméně považuje za prioritu. Ve většině

¹⁹ Komise v příslušných případech zahájila řízení o nesplnění povinnosti z důvodu nesouladu s článkem 3 směrnice 2014/94/EU. V těchto řízeních bude pokračovat v případech neoznámení.

²⁰ Jde o Maltu a Rumunsko.

²¹ Několik členských států navíc z konvenčních motorových paliv, zejména motorové nafty (plynového oleje), nadále vybírá daně, které jsou ve srovnání s daněmi z řady alternativních paliv – vzhledem k vyšším externím nákladům, které oslabují motivaci k přechodu na alternativní paliva – nízké.

²² Další podrobnosti jsou uvedeny v dokumentu SWD(2017) 365.

²³ Belgie, Česká republika, Maďarsko, Itálie.

vnitrostátních rámců politiky chybí odhady budoucího využívání těchto vozidel. Dostupnost infrastruktury by mohla být v budoucnosti problém v členských státech, které mají v současnosti vysoký počet CNG plnicích stanic ve srovnání s počtem provozovaných vozidel na CNG, ale uvádějí, že další rozšiřování infrastruktury podporovat neplánují²⁴.

Obecné cíle pro LNG pro těžká silniční vozidla obsahuje devatenáct vnitrostátních rámců politiky, avšak stanovit cíle a plánovat opatření není vždy vhodné a nepovede k nezbytnému pokrytí hlavní silniční sítě TEN-T. Pouze v pěti vnitrostátních rámcích politiky jsou uvedeny odhady budoucího zavádění těžkých vozidel na LNG.

Několik vnitrostátních rámců politiky²⁵ stanoví ambiciózní **obecné cíle pro budoucí zavádění infrastruktury pro LNG v námořních a vnitrozemských přístavech**. Některé z nich se však nezabývají potřebami LNG plnicích stanic v námořních přístavech do roku 2025 a vnitrozemských přístavech do roku 2030. U řady přístavů v hlavní síti TEN-T hrozí, že zůstanou bez jakéhokoli řešení pro doplňování LNG. Pro žádný z koridorů vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T se neplánuje dostatečná LNG plnicí infrastruktura, která by umožňovala provoz plavidel pro vnitrozemskou plavbu na LNG po celé EU.

Italský vnitrostátní rámec politiky považuje za zásadní rozvoj LNG infrastruktury pro námořní dopravu. Plán tohoto rozvoje, včetně návrhu množství pro skladování ve všech čtrnácti námořních přístavech hlavní sítě TEN-T i na dalších místech, je příkladem dobrého plánování politiky. Několik vnitrostátních rámců politiky zmiňuje významnou úlohu, kterou by v rámci podpory zavádění LNG plnicích stanic pro těžká vozidla a lodě měl hrát Nástroj pro propojení Evropy a další fondy EU.

Vodík

Zavádění infrastruktury plnicích stanic pro elektrická vozidla na vodíkový pohon s palivovými články je podle směrnice 2014/94/EU nepovinné. Infrastrukturou pro vodík se ve svých vnitrostátních rámcích politiky zabývá čtrnáct členských států. V některých případech vnitrostátní rámce politiky obsahují ambiciózní obecné cíle pro zavádění této infrastruktury²⁶. Plánování tohoto druhu ukazuje, jak důležité jsou spolehlivé předpovědi rozšíření elektrických vozidel s palivovými články na trhu.

Podpůrná opatření

Členské státy jsou povinny zavést **podpůrná opatření**, aby zajistily dosažení obecných a specifických cílů uvedených ve vnitrostátních rámcích politiky. Vnitrostátní rámce politiky obsahují velice rozmanitý soubor opatření, která se liší mimo jiné ve vyspělosti a stanovených prioritách (jedno nebo několik alternativních paliv). Vnitrostátní rámce politiky také cílí na různé druhy dopravy, například vlaky, autobusy, vozidla taxislužby, jízdní kola a sdílené automobily. Většina vnitrostátních rámců politiky se zaměřuje na veřejnou dopravu a podtrhuje roli, kterou mohou v rámci podpory rozšíření na trhu sehrát veřejné zakázky.

²⁴ Rakousko, Německo, Lucembursko, Nizozemsko.

²⁵ Finsko, Maďarsko, Itálie.

²⁶ Rakousko, Belgie, Bulharsko, Česká republika, Německo, Estonsko, Španělsko, Finsko, Francie, Maďarsko, Itálie, Nizozemsko, Švédsko, Spojené království. Dánský vnitrostátní rámec politiky se vodíkem zabývá, ale nestanoví obecné cíle pro infrastrukturu. Německo, Itálie a Spojené království si stanovily ambiciózní cíle.

Francouzský vnitrostátní rámec politiky vypočítává obsáhlý soubor opatření na podporu elektromobility. Předpokládá se, že spojený účinek opatření, jako je systém bonus-malus v souvislosti s CO₂ pro vozidla a podpora dobíjecí infrastruktury, povede k posílení trhu elektrické silniční dopravy. Francouzský zákon o energetické transformaci směrem k zelené ekonomice stanoví jasné obecné cíle a minimální závazky v oblasti zadávání veřejných zakázek na vozidla s nízkými a nulovými emisemi. Nizozemský vnitrostátní rámec politiky obsahuje příklad správné praxe týkající se dialogu se zúčastněnými stranami, kdy jsou příslušné zúčastněné strany přímo zapojeny do realizace přístupu nazvaného „Zelené dohody“ (Green Deals).

2.3. Jdeme správným směrem?

Analýza vnitrostátních rámců politiky ukazuje, že nebudou-li přijata žádná další opatření, zůstanou v EU mezery v infrastruktuře. To se týká zejména všech typů lehkých a těžkých elektrických nákladních vozidel. V porovnání s odhady uvedenými v oddíle 2.1 je ve vnitrostátních rámcích politiky nutné výrazně zvýšit závazek zavést veřejně přístupné dobíjecí stanice v městských a příměstských aglomeracích v EU. Nedostatky týkající se dobíjecích stanic přetrvávají také v koridorech hlavní sítě TEN-T.

Další mezera v plánování se týká LNG plnicích stanic pro těžká nákladní vozidla. Obecné cíle pro pokrytí přístavů LNG plnicemi stanicemi podle vnitrostátních rámců politiky rovněž nejsou dostatečné na to, aby umožnily provoz plavidel pro vnitrozemskou plavbu a námořních lodí po celé hlavní síti TEN-T, jak vyžaduje směrnice 2014/94/EU. Obdobná rizika existují v případě vodíku: ten je podle směrnice 2014/94/EU nepovinný, členské státy se jím zabývají v různé míře a příslušná infrastruktura zůstává roztržštěná. Aby mohla vozidla snadno cestovat po celé EU („kontinuita služby“), musí být infrastruktura širší.

Celkově z analýzy situace vyplývá, že vnitrostátní rámce politiky v souhrnu netvoří přesvědčivý obraz, který by poskytoval trhu potřebnou dlouhodobou jistotu. Kromě toho existuje riziko, že mnoha obecných a specifických cílů vnitrostátních rámců politiky nemusí být dosaženo ani v případě, kdy nejsou příliš ambiciózní. Pracovní dokument útvarů Komise (SWD) připojený k tomuto sdělení ukazuje, že nebudou-li přijata žádná další opatření, bude dopad vnitrostátních rámců politiky na klíčové cíle politiky EU omezený.

U některých členských států s ambiciózními vnitrostátními rámci politiky se sice předpokládají vyšší snížení emisí, ale na úrovni EU se očekávají jen marginální dopady na nahrazování fosilních ropných paliv: ve srovnání se scénářem bez vnitrostátních rámců politiky²⁷ by jich alternativními palivy mohlo být nahrazeno 0,4 % do roku 2020 a 1,4 % do roku 2030. Emise CO₂ z dopravy by se ve srovnání se scénářem bez vnitrostátních rámců politiky mohly snížit o 0,4 % (asi 3,2 Mt) do roku 2020 a 1,4 % (asi 11,5 Mt) do roku 2030. Snížení emisí NO_x z dopravy v důsledku vnitrostátních rámců politiky se odhaduje přibližně na 0,37 % do roku 2020 a 1,5 % do roku 2030 ve srovnání se scénářem bez těchto rámců. V případě jemných částic (PM_{2,5}) by vnitrostátní rámce politiky vedly ke snížení emisí o 0,44 % do roku 2020 a o 1,9 % do roku

²⁷ Scénář bez vnitrostátních rámců politiky vychází ze základního scénáře v posouzení dopadů – průvodním dokumentu k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (SWD(2017) 180), tedy z referenčního scénáře EU 2016. Nezahrnuje však pobídky na podporu alternativních paliv uplatňované členskými státy. Scénář vypracovala ICCS-E3M Lab pomocí modelu PRIMES-TREMOVE (stejného modelu, který byl použit pro referenční scénář EU 2016).

2030.²⁸ Tato zlepšení by v některých oblastech mohla vést k poklesu koncentrací NO₂ až o 5,8 % a koncentrací PM_{2,5} o 2,1 % do roku 2030. Podle plánů v současných vnitrostátních rámcích politiky by měla mírně vzrůst tvorba pracovních míst v souvislosti s budováním, provozem a údržbou infrastruktury.

V zájmu urychlení přechodu na mobilitu s nízkými a nulovými emisemi je třeba okamžitě přijmout rozhodná opatření pro rychlejší zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve všech členských státech.

To vyžaduje větší ochotu veřejných a soukromých subjektů investovat do snadno přístupné infrastruktury pro různé typy vozidel a plavidel. Komise je připravena toto úsilí podpořit, a proto navrhuje tento akční plán.

3. DOSÁHNOUT CO NEJŠIRŠÍHO VYUŽÍVÁNÍ ALTERNATIVNÍCH PALIV: AKČNÍ PLÁN

Pokud budou dobře koordinována na všech příslušných úrovních, mohou mít opatření navržená v rámci tohoto plánu významné přínosy pro spotřebitele, podniky a orgány veřejné moci. **Orgány veřejné moci a soukromý sektor si musí uvědomit, že nesou společně odpovědnost.** Veřejné investice do infrastruktury musí být doprovázeny **spolehlivou nabídkou vozidel a plavidel**, která zmírní nejistotu ohledně budoucí nabídky a poptávky.

3.1. Podpořit dokončení a realizaci vnitrostátních rámců politiky

Členské státy, které Komisi dosud nepředložily své vnitrostátní rámce politiky, by tak měly co nejdříve učinit. Členské státy, které vnitrostátní rámce politiky předložily, se vybízejí, aby vzaly v úvahu závěry posouzení a zjištění vyplývající z hodnocení uvedená v připojeném pracovním dokumentu útvarů Komise.

Nemnohé vnitrostátní rámce politiky, které stanoví ambiciózní obecné a specifické cíle spolu s ucelenou kombinací opatření na podporu politiky, představují odpovídající reakci; ostatní by je měly následovat, protože tyto příklady vykazují největší sociálně-ekonomické a environmentální přínosy.

Všechny členské státy se vyzývají, aby spolupracovaly a využívaly **podporu Komise k efektivnímu realizování vnitrostátních rámců politiky:**

- Komise zřídila **Fórum pro udržitelnou dopravu**²⁹, aby propojila zástupce členských států, odvětví dopravy a občanské společnosti. Cílem práce v tomto fóru zaměřené na provádění směrnice 2014/94/EU je zajistit účinnou realizaci vnitrostátních rámců politiky. Komise členské státy vyzývá, aby se tohoto procesu aktivně účastnily. Výsledky práce fóra budou přezkoumávány na **každoroční evropské konferenci o čisté dopravě a infrastruktuře pro alternativní paliva**, která se poprvé uskuteční koncem podzimu 2018.
- **Evropské fórum pro udržitelnou lodní dopravu**³⁰, což je odborná skupina Komise zřízená v roce 2013, hraje obdobnou úlohu jako Fórum pro udržitelnou

²⁸ U nejambicióznějších členských států (Rakousko a Irsko) může snížení emisí NO₂ dosáhnout 7–10 % a snížení emisí PM_{2,5} 8–12 % do roku 2030 ve srovnání se scénářem bez vnitrostátního rámce politiky.

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en.

³⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>.

dopravu, avšak soustředí se na odvětví námořní dopravy. Jde o platformu pro strukturovaný dialog a sdílení technických znalostí, jakož i pro spolupráci a koordinaci mezi příslušnými orgány a zúčastněnými stranami v sektoru námořní dopravy s cílem lépe řešit výzvy týkající se udržitelnosti, před kterými toto odvětví stojí, včetně využívání LNG.

- Pod záštitou Evropské agentury pro námořní bezpečnost vypracuje Komise **nezávazné pokyny k tankování LNG pro celou EU**. Ty by měly přispět k harmonizaci přístupu orgánů v členských státech a tím k zajištění bezpečnosti tankování LNG.

Členské státy se dále vyzývají, aby zohlednily následující:

- Jsou-li podpůrná opatření ve vnitrostátních rámcích politiky klasifikována jako „zvažovaná“ nebo „přijímaná“, Komise členské státy žádá, aby situaci vyjasnily a daná opatření rychle přijaly, nebo vypustily.
- Členské státy by měly všechny relevantní zúčastněné strany aktivně zapojit do úprav a realizace vnitrostátních rámců politiky, aby zajistily synchronizované zavádění vozidel a infrastruktury, integraci dopravních a energetických systémů a přijetí ze strany spotřebitelů.
- Měla by se zintenzivnit spolupráce mezi členskými státy, aby byla pro všechny typy vozidel a plavidel na alternativní paliva zaručena přeshraniční kontinuita.
- U dlouhodobých smluv o provozování dálničních odpočívadel se členským státům připomíná, aby při uzavírání nových smluv zohlednily potřebu zajistit infrastrukturu pro alternativní paliva. Spolu s provozovateli by, pokud je to možné, měly u stávajících smluv prověřit podmínky pro instalaci a provoz infrastruktury.
- S cílem umožnit provoz plavidel a lodí na LNG v rámci celé EU se členské státy vyzývají, aby stanovily nebo upřesnily obecné a specifické cíle a přijaly finanční a nefinanční opatření k zajištění LNG plnicích stanic v námořních a vnitrozemských přístavech.
- Členské státy se vybízejí, aby zintenzivnily úsilí zajistit dodávky elektřiny z pevniny a dodávky elektřiny pro použití letadly stojícími na letištích, a to tím, že odstraní tržní překážky těchto zdrojů zásobování alternativní energií a podpoří zavádění související infrastruktury.

Komise vyzývá **výrobce vozidel a plavidel**, aby sdíleli informace o budoucím zavádění vozidel a plavidel, jakož i prognózy trhu.

Klíčová opatření

- Členské státy, které dosud nepředložily své vnitrostátní rámce politiky, se vyzývají, aby tak co nejdříve učinily.
- Pokud je to třeba, měly by členské státy doplnit své vnitrostátní rámce politiky. Komise podpoří výměnu informací a vzájemné učení v oblasti realizace vnitrostátních rámců politiky, počínaje jednáním skupiny odborníků Fórum pro udržitelnou dopravu v březnu 2018 a každoročními konferencemi o politikách,

z nichž první se bude konat koncem podzimu 2018.

- Komise zváží, jak priority vnitrostátních rámců politiky co nejlépe promítnout do rozdělení finančních prostředků na projekty EU a do zpráv v rámci evropského semestru.
- Členské státy se vyzývají, aby tam, kde je to vhodné, do dialogu o úpravách vnitrostátních rámců politiky těsně zapojily všechny příslušné veřejné a soukromé zúčastněné strany.

3.2. Podpora investic

Plné využití přístupu založeného na koridorech sítě TEN-T

Hlavní a globální síť TEN-T mají zásadní význam pro realizaci cílů dopravní politiky EU. **Přístup založený na síti TEN-T by měl být účinně využit** k vybudování páteřní dobíjecí a plnicí infrastruktury v celé EU nejpozději do roku 2025. Koncepce koridorů umožňuje zjišťovat nedostatky v přeshraniční mobilitě na dlouhé vzdálenosti a zapojovat do plánování a realizace projektů všechny příslušné zúčastněné strany.

V této souvislosti akční plán zdůrazňuje, jak je důležité, aby členské státy vybavily **koridory hlavní sítě TEN-T úplnou páteřní infrastrukturou pro alternativní paliva do roku 2025**. Související potřeby a požadavky je třeba zohlednit při plánování umístění a v rámci příslušných schvalovacích řízení. Předpokládá se, že budou-li alespoň městské uzly hlavní a globální sítě TEN-T vybaveny dostatečným počtem veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic, povede to ke zvýšení důvěry investorů i spotřebitelů. Dobíjecí a plnicí infrastruktura vyžaduje rovněž digitální infrastrukturu pro rozvoj otevřených a interoperabilních služeb přinášejících prospěch spotřebitelům.

Komise proto usnadňuje práci klíčových veřejných a soukromých zúčastněných stran s cílem připravit **stěžejní opatření v sítích TEN-T, včetně infrastruktury pro alternativní paliva**. Tato opatření se budou snažit sdružovat projekty a mobilizovat širší škálu aktérů. Komise má v úmyslu oznámit stěžejní opatření do jara 2018 v rámci třetího souboru pracovních plánů koridorů sítě TEN-T. Při jejich realizaci se bude těžit ze spolupráce mezi orgány veřejné moci a dalšími subjekty ve fórech koridorů sítě TEN-T. Budování kapacit v síti TEN-T bude podporováno prostřednictvím vhodných mechanismů Nástroje pro propojení Evropy.

Klíčové otázky, které je třeba řešit:

- **Maximalizace synergií** mezi dopravou, energetikou a informačními a komunikačními technologiemi ve vztahu k mobilitě na dlouhé vzdálenosti i městské mobilitě. Je zásadně důležité integrovat dekarbonizaci dopravy a dodávek energie s inteligentními sítěmi a inovativními řešeními pro skladování energie.
- **Je třeba podporovat řešení pro vozové parky** ve spojení s infrastrukturou pro alternativní paliva v síti TEN-T a jejich městských uzlech.
- V městských uzlech je možné podporovat **elektrifikaci železničních tratí**; tam, kde to není proveditelné, lze posoudit možnost přejít od motorové nafty k LNG nebo vodíku.

- Soukromé tržní subjekty by měly jít v přijímaných opatřeních ještě dále. Sem patří **uvádění nákladních automobilů na LNG na trh** prostřednictvím řešení pro vozové parky s plnicími stanicemi, přičemž síť TEN-T by se mohla stát zkušebním prostředím pro zavádění těchto řešení ve větším měřítku.
- Vzhledem k **nízkému rozšíření plavidel na LNG na trhu** v EU by pro provozovatele těchto plavidel mohlo být výhodné společné pořizování plavidel na LNG a případně i LNG plnicích stanic. Úřady by také mohly zvážit zavedení kontrolních oblastí emisí SO_x postupem Mezinárodní námořní organizace (IMO) na základě přílohy VI úmluvy MARPOL, jak je uvedeno ve směrnici 2012/33/EU.³¹
- Nové motory pro **plavidla vnitrozemské plavby** budou muset od roku 2019 splňovat nové mezní hodnoty emisí znečišťujících látek.³² Začít využívat motory na LNG má tedy zásadní význam. K tomu by přispělo rychlé zavedení nezbytné LNG infrastruktury v koridorech hlavní sítě TEN-T. Měly by být posouzeny synergie s ostatními druhy dopravy, například LNG infrastruktura v námořních přístavech nebo pro těžká nákladní vozidla.

Členské státy a regiony se rovněž vybízejí, aby **více využívaly podporu politiky soudržnosti**, a zejména programy Evropské územní spolupráce („Interreg“), a to v zájmu dobré koordinace a soudržnosti v zavádění infrastruktury pro alternativní paliva – nejen v síti TEN-T, ale také na regionální a místní úrovni.

Zvýšení rozsahu a dopadu financování

Zvýšení **rozsahu a dopadu financování** je jednou z klíčových priorit. Podpora z EU by měla v nejvyšší možné míře aktivovat další veřejné a soukromé finanční prostředky. Posouzení finančních potřeb a příležitostí souvisejících s inovativním financováním bude využito také při přípravě víceletého finančního rámce pro období po roce 2020.

U podpory alternativních paliv jde v rostoucí míře o zavádění řešení, nejen o inovaci. **Veřejné finanční prostředky je třeba využívat efektivně.** V některých případech jsou pro urychlení zavádění infrastruktury pro alternativní paliva stále zapotřebí granty, zejména u přeshraničních a meziměstských projektů a u méně vyspělých technologií. Většinou by měly být soukromé finance kombinovány s veřejným grantem tam, kde budou projekty financovány především z jiných prostředků, například prostředků veřejných bank nebo soukromého sektoru, a kde grant pokrývá menší část nákladů.

Investice vyžadují politickou jistotu. Touto klíčovou tržní překážkou se zabývá návrh emisních standardů pro CO₂ pro osobní automobily a dodávky v období po roce 2020³³ zveřejněný spolu s tímto akčním plánem, jakož i další politické návrhy, jako je revize směrnice o čistých vozidlech³⁴.

³¹ Na rozšíření alternativních paliv, zejména LNG, budou mít dopad také nová ustanovení o maximálním obsahu síry, která vstoupí v platnost dne 1. ledna 2020. Komise doporučuje, aby infrastruktura pro čerpání LNG byla v přístavech hlavní sítě TEN-T k dispozici před rokem 2025.

³² Nařízení (EU) 2016/1628.

³³ COM(2017) 676 final.

³⁴ COM(2017) 653 final.

Projekty podporované z fondů EU by zpravidla měly splňovat požadavky směrnice 2014/94/EU a měly by odpovídat prioritám stanoveným ve vnitrostátních rámcích politiky. Zjištění vyplývající z posouzení vnitrostátních rámců politiky Komise zohlední při přijímání rozhodnutí o financování z Nástroje pro propojení Evropy, Fondu soudržnosti (FS) a Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR).

Komise zahájí **putovní prezentaci v členských státech** s cílem komplexně projednat ambicióznost vnitrostátních rámců politiky a investiční potřeby pro mobilitu s nízkými a nulovými emisemi, jakož i posoudit příležitosti, jež nabízejí různé nástroje financování z EU a finanční nástroje EU, mimo jiné v souvislosti se stěžejními opatřeními sítě TEN-T v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva. Do tohoto procesu se zapojí všechny útvary Komise spravující příslušné fondy a případně i Evropská investiční banka (EIB) a národní podpůrné banky.

Komise navrhne akční plán o udržitelném financování, pobídkách pro investory a o zdokonalení právního rámce, jakož i o souvisejících podmínkách, aby do ekologických a udržitelných projektů přilákala více soukromých investic. Pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva by měl být plán přínosem.

Lepší využití finanční podpory EU

Na infrastrukturu pro alternativní paliva plyne značná podpora z různých nástrojů financování podporovaných z rozpočtu EU.

Investiční plán pro Evropu v rostoucí míře podporuje investice do odvětví dopravy a do inovací, mimo jiné do vozidel s nízkými a nulovými emisemi a související infrastruktury.³⁵ **Program Horizont 2020** zajišťuje trvalé investice do výzkumu a vývoje pro čistou dopravu, včetně infrastruktury pro alternativní paliva a pokročilých biopaliv. Součástí této podpory jsou iniciativy jako Iniciativa pro evropská ekologická vozidla či společný podnik pro palivové články a vodík.

Investice do alternativních paliv pro silniční dopravu dosud mobilizované prostřednictvím grantové podpory **Nástroje pro propojení Evropy** přesahují částku přibližně 600 milionů EUR a podpořily téměř 60 projektů³⁶. Nástroj pro propojení Evropy poskytl také grantovou podporu ve výši takřka 150 milionů EUR na dodávky elektřiny z pevniny a LNG terminály, jakož i na inovativní technologie pro ekologičtější plavidla.

Pro období 2014–2020 se s podporou **politiky soudržnosti** na investice do udržitelné mobility a dopravy počítá v 209 operačních programech a programech Evropské územní spolupráce, přičemž část je naplánována konkrétně pro infrastrukturu pro alternativní paliva. Kolem 70 miliard EUR je naplánováno v rámci podpory z FS a EFRR na dopravu, včetně 35 miliard EUR na síť TEN-T a 12 miliard EUR na nízkouhlíkovou, multimodální a udržitelnou městskou mobilitu. Několik členských států a regionů již podporu politiky soudržnosti výrazně využívá k realizaci svých vnitrostátních rámců politiky a zavedení infrastruktury pro alternativní paliva.

Spolufinancování z FS například přispěje na pořízení 177 autobusů s elektrickým pohonem na baterie pro polská města Varšavu, Zielonou Góru a Svinoústí či na instalaci až 150 dobíjecích

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junker-plan_cs.

Příklady jsou uvedeny v dokumentu SWD(2017) 177 final.

³⁶ Viz mapy TENtec na <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

stanic v Lotyšsku, a to do roku 2020.

Kombinování grantů a půjček je vynikající příležitost, jak co nejvíce využít veřejných a soukromých investic. První výzva k předkládání smíšených projektů Nástroje pro propojení Evropy, vyhlášená v roce 2017, nabídla 150 milionů EUR na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na koridorech hlavní sítě TEN-T. Vzhledem k pozitivní odezvě na tuto výzvu se Komise rozhodla **navýšit svůj rozpočet o dalších 350 milionů EUR** na návrhy, které budou předloženy do jara 2018, přičemž počítá, že budou aktivovány dodatečné investice v hodnotě nejméně 1,75 miliardy EUR.

Investice lze kombinovat s další podporou z dluhového nástroje pro infrastrukturu Nástroje pro propojení Evropy, v němž je k dispozici **až 450 milionů EUR** díky přesunu nerozdělených příjmů z **Rezervy pro nové účastníky na trhu (NER300)**, což je program v rámci systému EU pro obchodování s emisemi zaměřený na podporu inovativních projektů v oblasti obnovitelných energií v odvětví energetiky a dopravy.

V rámci akčního plánu je tak na investice do infrastruktury pro alternativní paliva k dispozici další finanční podpora EU z Nástroje pro propojení Evropy a programu NER300 ve výši až 800 milionů EUR.

První projekty podpořené Evropským fondem pro strategické investice a Nástrojem pro propojení Evropy se týkaly investic do čistších autobusů veřejné dopravy v Rize, Las Palmas, Palmě de Mallorca a severofrancouzském departementu Pas-de-Calais. V rámci projektu v Bulles v Pas-de-Calais přestaví dotyčná dopravní společnost svůj autobusový park a přejde od konvenčních paliv na hybridní pohon. Na jedné lince budou jezdit výhradně elektrické autobusy na vodíkový pohon.

Rozvoj mechanismů inovativního financování, jako je program záruk pro ekologickou lodní dopravu, podporující evropské odvětví lodní dopravy při urychlování investic do udržitelných technologií. Jeho cílem je poskytnout záruky na investice do ekologické lodní dopravy ve výši až 3 miliardy EUR. Lze jej využít například na podporu investic umožňujících využívání LNG. EIB tento program realizuje podle zvláštních ujednání s Komisí. Dosud byly podepsány dvě rámcové dohody s komerčními bankami ve Francii a Nizozemsku.

Budování kapacit

Komise bude dále **podporovat budování kapacit** v orgánech veřejné moci, podnicích a financujících institucích. Rozšířila již své programy **technické pomoci**, jako jsou JASPERS (Společná pomoc při podpoře projektů v evropských regionech) a ELENA (Evropská energetická pomoc na místní úrovni)³⁷, přičemž dosavadní zkušenosti prokazují význam této formy budování kapacit.

Je nutné zlepšit spolupráci a koordinaci projektů, aby bylo možné **vytvořit vhodný seznam projektů** v rámci i nad rámec sítě TEN-T se zvláštním důrazem na městské oblasti. Komise vybízí orgány veřejné moci, soukromé subjekty a podpůrné i soukromé banky, aby využívaly existujících příležitostí, zejména v souvislosti se stěžejními opatřeními sítě TEN-T. Z toho důvodu bude Komise v návaznosti na činnost Fóra pro

³⁷ JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>. ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>.

udržitelnou dopravu podporovat **platformy pro sdílení znalostí** o infrastrukturách pro alternativní paliva.

Klíčová opatření

- Veřejné a soukromé zúčastněné strany se vyzývají, aby do začátku roku 2018 dokončily stěžejní opatření v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva v síti TEN-T.
- Komise uspořádá putovní prezentaci v členských státech, kterou zahájí v listopadu 2017 a jejímž cílem bude komplexně přezkoumat ambicióznost vnitrostátních rámců politiky a investiční potřeby pro mobilitu s nízkými a nulovými emisemi, jakož i posoudit příležitosti, jež nabízejí různé nástroje financování z EU a finanční nástroje EU.
- Orgány veřejné moci se vyzývají, aby spolu s podniky v příslušném odvětví urychlily zavádění vozidel na alternativní paliva a infrastruktury pro tato paliva v síti TEN-T, včetně všech městských uzlů, s cílem dosáhnout pokrytí do roku 2025 a viditelného dopadu opatření do roku 2020. Toto bude zahrnuto do příštích pracovních plánů sítě TEN-T.
- Výrobci, provozovatelé infrastruktury a orgány veřejné moci se vybízejí, aby využívaly příležitosti k integrovaným projektům a inovativnímu financování.
- Komise zvýší svou finanční podporu až o **800 milionů EUR**, a to tak, že: i) navýší druhou výzvu k předkládání smíšených projektů Nástroje pro propojení Evropy o částku 350 milionů EUR na návrhy předložené do jara 2018; ii) umožní rychlé využití nevyužitých výnosů programu NER300 prostřednictvím demonstračních projektů v energetice v rámci iniciativy InnovFin a dluhových nástrojů Nástroje pro propojení Evropy.

3.3. Podpůrná opatření v městských oblastech

Mnoho evropských měst a regionů patří k **průkopníkům přechodu k mobilitě s nízkými a nulovými emisemi**. Významnou část veřejných zakázek zadávají obecní a místní orgány. Města ovšem také stojí před **specifickými výzvami**. Vzhledem k prostorovým omezením je nutné, aby infrastruktura pro alternativní paliva zohledňovala infrastrukturní potřeby jiných druhů dopravy. Není možné, aby si všichni uživatelé elektrická vozidla nabíjeli doma. Proto je třeba nalézat řešení pro obytné a neobytné budovy nebo nabíjecí zařízení kombinovat s jinou infrastrukturou (např. sloupy veřejného osvětlení). Kromě toho musí být posouzen vliv infrastruktury pro pomalé a rychlé nabíjení na elektrickou síť.

Nezbytná je komplexní analýza potřeb a plánování politických, finančních a informačních pák na úrovni města. Rada měst zavedla **plány udržitelné městské mobility**. Tato koncepce prokázala svoji hodnotu v tom, že do plánování městské mobility zapojila společně různé veřejné a soukromé zainteresované subjekty. Komise je odhodlána s městy spolupracovat na úpravách jejich plánů udržitelné městské mobility. Pokusí se také znovu promyslet celou koncepci těchto plánů, tak aby zohledňovaly alternativní paliva a potřeby v oblasti infrastruktury, a získané zkušenosti se zúčastněnými stranami projedná na příštím fóru o plánech udržitelné městské mobility v roce 2018.

Tento akční plán dále stanoví tato opatření:

- Tam, kde je to možné, by místní a regionální orgány veřejné moci měly v rostoucí míře využívat **možností spolufinancování z FS a EFRR pro udržitelnou městskou mobilitu**. Projekty v oblasti alternativních paliv a infrastruktury přinášejí značné výhody z hlediska rychlé absorpce na trhu a okamžitého vlivu na kvalitu místního ovzduší.
- **Informace o systémech regulace přístupu do měst** by měly být **transparentnější**. To se týká též digitálních řešení pro občany a podniky, například aplikací. Komise bude situaci i nadále pečlivě sledovat.
- Nabíjecí infrastruktura ve městech by měla být zpřístupněna pro **všechny typy vozidel**, včetně řešení pro vozové parky sdílených vozidel, elektrická jízdní kola a jednostopá motorová vozidla.
- Místní a regionální orgány by se podle **Paktu starostů a primátorů v oblasti klimatu a energetiky** měly snažit do svých plánů pro udržitelnou energii a klima zařadit opatření zaměřená na snižování emisí skleníkových plynů z dopravy a dosáhnout celkového odhadovaného snížení emisí CO₂ o 19 % do roku 2020.
- Evropský parlament a Rada v současnosti posuzují návrh Komise na přezkum směrnice o energetické náročnosti budov. Ambiciózní požadavky týkající se **kabeláže a dobíjecích stanic v neobytných a obytných budovách** stanovené v uvedeném návrhu by měly motivovat k jejich širšímu zavádění než v současnosti.
- Komise bude nadále zprostředkovávat sdílení informací na klíčových fórech, jako je **fórum Civitas a evropské inovační partnerství pro inteligentní města**³⁸, aby integrované přístupy k čisté dopravě a energetice podpořila.
- Komise zkoumá možnosti, jak **podpořit řešení pro vozové parky** týkající se alternativních paliv v městských oblastech, včetně financování městských projektů se zaměřením na alternativní paliva v rámci inovační složky výzvy k předkládání smíšených projektů Nástroje pro propojení Evropy.

Klíčová opatření

- Komise využije příští výroční fórum o plánech udržitelné městské mobility ke spolupráci s orgány veřejné moci na úpravě plánů udržitelné městské mobility do jara 2018.
- Do konce roku 2017 také posoudí a tam, kde to bude možné, přizpůsobí financování pro alternativní paliva v městských uzlech, včetně řešení pro vozové parky.

3.4. Zlepšit přijetí ze strany spotřebitelů

Rozšíření nízkoemisní mobility z velké části závisí na jejím přijetí ze strany spotřebitelů, které bude usnadněno bezproblémovým přístupem k infrastruktuře a její cenovou

³⁸ Viz <http://civitas.eu/> a <http://beta.eu-smartcities.eu/>.

dostupností. Klíčovým požadavkem je proto umožnit spotřebitelům **využívat mobilitu plynule**, tak jak jsou zvyklí u vozidel na konvenční paliva.

Z toho důvodu je zapotřebí **větší spolupráce mezi veřejnými a soukromými subjekty**. To se týká přístupu k aktuálním a spolehlivým informacím o poloze a dostupnosti dobíjecích nebo plnicích stanic. Velký význam budou mít také plynule poskytované a interoperabilní platební služby. Ty však zdaleka nejsou skutečností v celé EU a v některých případech ani v rámci jednotlivých členských států. Zvláště potřebný je pokrok ve službách elektromobility, pro které se nyní zavádí rostoucí počet dobíjecích stanic.

V konečném důsledku **bude nutné, aby byly všechny součásti nezbytné infrastruktury digitálně propojeny** (tj. v případě dobíjecích stanic na dálku a v reálném čase). To umožní nejen monitorovat samotnou dobíjecí stanici, ale také použít řadu variant nabíjení pomocí chytrých telefonů, jakož i (v budoucnu) služby s přidanou hodnotou (např. rezervace), které mohou investory a provozovatele infrastruktury ekonomicky motivovat.

Řada požadavků na **přístup k údajům, jejich sdílení a opakované použití** již byla dohodnuta v rámci provádění směrnice o inteligentních dopravních systémech (ITS)³⁹ a jejich následných nařízeních v přenesené pravomoci, kdy musí být existující informace o poloze a dostupnosti dobíjecích stanic poskytovány prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů. Členské státy, silniční orgány a poskytovatelé služeb nyní musí zajistit, aby byla příslušná nařízení v přenesené pravomoci⁴⁰ přijatá podle směrnice o ITS rychle uplatňována. V mnoha případech však **údaje stále nejsou dostupné** a bylo by nutné shromažďovat a zpracovávat je v členských státech. Řešení těchto nedostatků by mělo být pro orgány členských států prioritou.

Aby však bylo možné vytvořit otevřený a konkurenční trh – který přinese co nejlepší výsledky pro spotřebitele – je nutná **širší škála norem, datových formátů a komunikačních protokolů, které bude dané odvětví podporovat**. Veřejné a soukromé tržní subjekty dosáhly v této věci pokroku ve Fóru pro udržitelnou dopravu, z něhož vzešlo memorandum o porozumění obsahující důležitá doporučení k interoperabilním platebním službám.

Jedná se o tato doporučení:

- Aby byla zajištěna interoperabilita služeb elektromobility v celé EU, je třeba jednoznačně **identifikovat aktéry elektromobility**⁴¹. Na úrovni EU by proto měla být zavedena registrace odpovídající mezinárodním normám. K tomu bude nutné, aby členské státy určily orgán příslušný pro registraci jedinečných identifikačních kódů pro elektromobilitu. Komise zváží, pomocí jakého mechanismu (např. Nástroje pro propojení Evropy) by bylo možné tento proces zahájit. Podporí shromažďování chybějících informací souvisejících s uplatňováním

³⁹ Směrnice 2010/40/EU.

⁴⁰ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962 ze dne 18. prosince 2014, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU (Text s významem pro EHP), Úř. věst. L 157, 23.6.2015.

Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) .../... ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii.

⁴¹ Např. dobíjecí stanice, skupiny dobíjecích stanic a účty koncových uživatelů elektromobility.

výše uvedených nařízení v přenesené pravomoci. Mohla by též posoudit potřebu podpořit rozvoj různých roamingových řešení.

- Spotřebitelé potřebují **plynule poskytované, interoperabilní platební služby pro elektromobilitu, které by měly být založeny na otevřených standardech**, na než se nevztahují práva duševního vlastnictví a licenční poplatky. Komise bude vývoj v této oblasti pečlivě sledovat. Před koncem roku 2017 zahájí na toto téma veřejnou konzultaci. Pokud roztržičnost platebních služeb přetrvává, zváží možnost zajistit jejich interoperabilitu legislativní cestou.
- Významným faktorem je **předvídatelnost nákladů**. To znamená mít přístup k transparentním, srozumitelným a aktuálním informacím o cenách. Roamingové poplatky by měly být přiměřené a omezené. Komise očekává, že vedle zavedení roamingu prostřednictvím centralizovaného střediska bude trh moci dosáhnout optimálního výsledku také prostřednictvím konkurenčních mechanismů (např. blockchainu). Komise bude podrobně sledovat vývoj na trhu, zejména přístup k informacím o cenách a roamingové poplatky, a aktuální stav přezkoumá na výroční konferenci o čisté dopravě a infrastruktuře pro alternativní paliva, která se uskuteční koncem podzimu 2018.

Komise bude i nadále shromažďovat odborné poznatky a umožňovat sdílení informací prostřednictvím skupiny odborníků Fórum pro udržitelnou dopravu.

Komise rovněž spolupracuje s členskými státy na **metodice, která spotřebitelům umožní srovnávat ceny** konvenčních a alternativních paliv prostřednictvím společné jednotky, a tedy jim umožní odhadovat celkové náklady na vlastnictví různých typů vozidel. Podpoří také členské státy v zpřístupňování těchto informací prostřednictvím digitálních nástrojů.

Nedávné posouzení směrnice 1999/94/ES⁴² o označování automobilů, jehož účelem bylo zlepšit informování spotřebitelů o spotřebě paliva a emisích CO₂, poukázalo na to, že chybí konkrétní požadavky na vozidla na alternativní paliva, čemuž je třeba věnovat pozornost.

Dále Komise členské státy podpoří ve shromažďování údajů souvisejících s polohou a dostupností stanic pro alternativní paliva⁴³. Tyto údaje pak budou muset být přístupné ve vnitrostátních přístupových bodech uvedených ve směrnici 2010/40/EU.

⁴² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů.

⁴³ Při tom bude vycházet také z prací provedených v rámci Evropské observatoře pro alternativní paliva.

Klíčová opatření

- Členské státy by měly určit orgány odpovědné za registraci jedinečných identifikačních kódů pro elektromobilitu. Komise zváží související podpůrný mechanismus.
- Komise ještě v roce 2017 zahájí veřejnou konzultaci o plynule poskytovaných, interoperabilních službách se zaměřením na elektromobilitu a bude podrobně sledovat vývoj na trhu, pokud jde o ceny nabíjení elektrických vozidel.
- Komise v roce 2018 přijme prováděcí akt o srovnávání cen paliv, jehož uplatňování bude dále usnadněno prostřednictvím podpůrných opatření.

3.5. Začlenění elektrických vozidel do elektroenergetické soustavy

Výrazné rozšíření elektrických vozidel zvýší **poptávku po elektřině v elektrické síti**, jejíž kapacita je v některých oblastech v určitých denních dobách již omezená. Aby se zamezilo zbytečným nákladům a průtahům při zavádění elektrických vozidel vinou finančně a časově náročných investic do modernizace elektroenergetické infrastruktury, mělo by (pomalé) nabíjení vozidel probíhat většinou v době, kdy kapacita sítí není omezená a vyrábí se dostatečné množství elektřiny.

Rostoucí digitalizace infrastruktury již umožňuje **inteligentní řízení sítě**, a tedy i řízení dobíjecích stanic. Díky tomu je možné „inteligentní dobíjení“ – to znamená nabíjet v době, která je pro elektrickou síť nejvhodnější, a za nejnižší cenu pro spotřebitele. V budoucnosti se budou baterie v elektrických vozidlech využívat také pro operace elektroenergetické soustavy (směr vozidlo-síť) a budou přispívat k nákladově efektivnímu vyvažování zátěže elektrické sítě. Příjmy z těchto služeb pro provozovatele sítí by mohly sloužit k refinancování investičních nákladů na infrastrukturu, zejména u dobíjení na pracovišti.

Ve svém návrhu směrnice o **společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou** (přepřacované znění)⁴⁴, jenž navazuje na **směrnici o energetické účinnosti**⁴⁵, navrhuje Komise soudržný rámec pro reakci strany poptávky, který umožňuje inteligentní dobíjení, motivuje spotřebitele k nabíjení mimo špičku a provozovatelům distribuční soustavy umožňuje síť aktivně řídit. Rychlé schválení návrhu přepřacovaného znění směrnice a její správné provedení proto bude nezbytným předpokladem pro inteligentní dobíjení a následně pro rozšíření elektrických vozidel ve velkém měřítku.

Coby klíčová podmínka mobility s nulovými emisemi by se mělo více podporovat využívání **technologií** a zařízení **pro skladování energie** (např. druhotné využití autobaterií v budovách, jakož i vodíku vyrobeného z obnovitelných zdrojů).

Je také nutná cenová transparentnost, aby zavádění elektrických vozidel nevedlo ke zbytečným nákladům a zdražování (elektřiny), mimo jiné pro domácnosti s nižšími příjmy.

⁴⁴ COM(2016) 864 final ze dne 30. listopadu 2016.

⁴⁵ 2012/27/EU.

Klíčová opatření

- Členské státy by měly plně umožnit reakci na straně poptávky, a to tak, že rychle provedou příslušná ustanovení směrnice o energetické účinnosti a související uspořádání trhu s elektřinou a tím vytvoří podpůrný právní rámec pro reakci na straně poptávky a inteligentní dobíjení.
- Členské státy by měly podporovat zavádění dobíjecích stanic a instalaci kabeláže na parkovacích místech v obytných a neobytných budovách.
- Členské státy by měly zajistit, aby byly zaváděny technologie umožňující inteligentní dobíjení, jako jsou inteligentní měřiče, a aby byly používány již přijaté i budoucí normy pro inteligentní dobíjení elektrických vozidel (např. ISO 15118 a IEC 63110).
- Potřeby související s elektromobilitou budou zohledněny v rámci plánování programu Horizont 2020, jakož i v rámci realizace Evropského strategického plánu pro energetické technologie (plánu SET) a dalších fór zúčastněných stran.
- Fórum pro udržitelnou dopravu dále rozpracuje nezbytná doporučení pro usnadnění účinné integrace dobíjecích stanic do elektrické sítě a pro zajištění interoperability v celé EU.

3.6. Nové otázky

Ve vozidlech na zemní plyn by se mělo více **využívat přimíchávání udržitelného biometanu do zemního plynu nebo nahrazování zemního plynu biometanem**, aby se zvýšila jejich udržitelnost. Výrobci a provozovatelé by se ohledně přimíchávání mohli dohodnout na konkrétních ambiciózních cílech, aby trh získal jistotu.

Vedle podpory dodávek elektřiny pro letadla stojící na letištích, která je součástí vnitrostátních rámců politiky podle směrnice 2014/94/EU, je třeba dále rozvíjet využívání **alternativních paliv v letectví**. Klíčové je zaměřit se na biopaliva typu „drop-in“, jejichž využívání a příslušná výrobní kapacita jsou stále omezené, a v dlouhodobějším výhledu také na bezuhlíkové technologie pohonu. Zásadní význam mají v této oblasti také mnohostranná opatření. K vytvoření lepších podmínek na trhu přispějí snahy na půdě Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) zaměřené na další sladění pravidel a norem ICAO a EU týkajících se udržitelnosti paliv.

Komise podpoří další úsilí o větší využívání alternativních paliv, jako je vodík či jiná obnovitelná paliva v kombinaci s palivovými články, aby rozšířila spektrum čistých **technologií pohonu železničních vozidel**. Vedle pokročilých biopaliv jako řešení typu „drop-in“ v odvětví vodní dopravy existují v tomto odvětví také synergie mezi vodíkem a LNG.

4. ZÁVĚRY

Pařížská dohoda o změně klimatu vstoupila v platnost, a proto **je nutné urychlit přechod na moderní a nízkouhlíkovou ekonomiku**. Evropská rada na svém zasedání v červnu 2017 uznala, že Pařížská dohoda je „jedním z ústředních prvků modernizace evropského průmyslu a hospodářství“.

Dohoda motivuje ke stále **intenzivnější celosvětové soutěži** o podíly na trhu, technologie a mozky, které vytvoří nízkouhlíkové inovace budoucnosti. Pocit sebeuspokojení teď není na místě.

Tento akční plán nastiňuje řadu opatření, jež mají podpořit urychlené zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v EU. Jsou součástí **balíčku týkajícího se mobility, který zahrnuje vozidla, infrastrukturu, elektrické sítě i služby pro uživatele**. Do roku 2025 by měla EU dokončit pátevní dobíjecí a plnicí infrastrukturu, která zajistí plné pokrytí koridorů hlavní sítě TEN-T.

Evropa si již nemůže dovolit neúplnou mozaiku infrastrukturních řešení pro alternativní paliva, kvůli níž hrozí, že některé regiony a někteří spotřebitelé zůstanou pozadu. Posouzení vnitrostátních rámců politiky podle směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva ukazuje, že z pozitivních zkušeností některých členských států se lze mnohé naučit. Pro zintenzivnění činnosti v této oblasti je nyní nutná **seriózní přeshraniční a meziodvětvová spolupráce všech veřejných a soukromých zúčastněných subjektů**. Je třeba předejít „uzamčení“ technologií a trhů. Aby mohly trhy růst, musí být infrastruktura pro alternativní paliva a příslušné služby otevřené, transparentní a interoperabilní. Uživatelé musí mít také možnost hladce a snadno využívat celou dopravní síť.

Komise je připravena tento proces podpořit prostřednictvím nelegislativních i legislativních opatření uvedených v tomto akčním plánu. Ten učiní evropské odvětví dopravy silnějším a konkurenceschopnějším, zajistí, aby žádní spotřebitelé a regiony nezůstali pozadu, a postaví Evropu do čela boje proti změně klimatu.