



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského
parlamentu a Rady 2014/94/EU**

(Text s významem pro EHP)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Tento návrh se týká přípravy nového nařízení upravujícího zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Novým nařízením se zruší směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva¹.

1.1. Odůvodnění a cíle návrhu

Mobilita a doprava mají zásadní význam pro každého, kdo v Evropě žije, i pro evropské hospodářství jako celek. Volný pohyb osob a zboží přes vnitřní hranice Evropské unie je základní svobodou EU a jejího jednotného trhu. Mobilita přináší evropským občanům a podnikům mnoho sociálních a ekonomických výhod, ale má také rostoucí dopad na životní prostředí, mimo jiné v podobě vyšších emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší, což nepříznivě ovlivňuje lidské zdraví a životní podmínky.

V prosinci 2019 přijala Komise sdělení o *Zelené dohodě pro Evropu*². Zelená dohoda pro Evropu vyzývá k 90% snížení emisí skleníkových plynů v dopravě. Cílem je, aby se EU do roku 2050 stala klimaticky neutrální ekonomikou a zároveň směřovala k dosažení cíle nulového znečištění. V září 2020 přijala Komise návrh evropského právního rámce pro klima, jehož cílem je do roku 2030 snížit čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s rokem 1990 a nasměrovat Evropu k větší zodpovědnosti tak, aby se do roku 2050 stala klimaticky neutrální³. Sdělení s názvem *Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030*⁴ poukazuje na význam komplexního přístupu k plánování jak rozsáhlé, tak místní infrastruktury a na potřebu náležitého zavedení infrastruktury pro alternativní paliva s cílem podpořit přechod na vozový park s téměř nulovými emisemi do roku 2050. Dne 21. dubna 2021 dosáhly Rada a Parlament předběžné politické dohody o evropském právním rámci pro klima.

V prosinci 2020 přijala Komise sdělení s názvem *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*⁵. Tato strategie vytváří základ pro transformaci dopravního systému EU a stanovuje konkrétní milníky, aby jeho přechod k inteligentní a udržitelné budoucnosti postupoval podle plánu. Odvětví dopravy je stále do velké míry závislé na fosilních palivech. Primárním cílem ve snaze o zvýšení udržitelnosti všech druhů dopravy je tudíž podpora zavádění vozidel, plavidel a letadel s nulovými a nízkými emisemi a obnovitelných a nízkouhlíkových paliv ve všech dopravních sektorech.

Intenzivnější zavádění a využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv musí jít ruku v ruce s vytvořením komplexní sítě dobíjecí a čerpací infrastruktury na základě zeměpisně spravedlivého přístupu, aby se umožnilo široké využívání dopravních prostředků s nízkými a nulovými emisemi ve všech druzích dopravy. Zejména na trzích s osobními automobily začne většina spotřebitelů přecházet na vozidla s nulovými emisemi až tehdy, když si budou jisti, že mohou svá vozidla dobít nebo do nich čerpat palivo kdekoli v EU, a to stejně jednoduchým způsobem, jako je tomu v současnosti u vozidel poháněných konvenčními palivy. Je důležité, aby žádný region ani území EU nezůstaly pozadu a aby při vytváření a provádění vnitrostátních rámců politiky byly v rámci zavádění infrastruktury pro alternativní paliva náležitě zohledněny regionální rozdíly.

Směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (dále jen

¹ Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.

² COM(2019) 640 final.

³ COM(2020) 563 final.

⁴ COM(2020) 562 final.

⁵ COM(2020) 789 final.

„směrnice“) stanoví rámec společných opatření pro zavádění této infrastruktury v EU. Tato směrnice vyžaduje, aby členské státy přijaly vnitrostátní rámce politiky s cílem vytvořit trhy s alternativními palivy a zajistit zřízení odpovídajícího počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, mimo jiné zejména za účelem umožnění volného přeshraničního pohybu vozidel a plavidel na alternativní pohon v síti TEN-T. Ve své nedávné zprávě o provádění směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva Komise konstatovala, že v jejím provádění zaznamenala určitý pokrok⁶. Současný rámec politiky však rovněž vykazuje zřetelné nedostatky: vzhledem k tomu, že pro členské státy není stanovena podrobná a závazná metodika pro výpočet cílů a přijímání opatření, úroveň ambicí při stanovování cílů a při podpoře politik se značně liší. Ve zprávě se uvádí, že v EU neexistuje komplexní a úplná síť infrastruktury pro alternativní paliva. Stejně tak Evropský účetní dvůr ve své zvláštní zprávě o dobíjecí infrastruktuře konstatoval, že přetrvávají překážky pro provoz elektrických vozidel na území EU a že je třeba urychlit zavádění dobíjecí infrastruktury v Unii⁷.

Komise provedla následné hodnocení této směrnice⁸. Vyplývá z něj, že směrnice není vhodně přizpůsobena účelu plnění ambicióznějších klimatických cílů pro rok 2030. K hlavním problémům patří skutečnost, že plánování infrastruktury v členských státech obecně postrádá potřebnou úroveň ambicí, konzistentnost a soudržnost, v důsledku čehož je tato infrastruktura nedostatečná a nerovnoměrně rozložená. Přetrvávají i další problémy s interoperabilitou v oblasti fyzického připojení a kromě toho se objevily nové problémy týkající se komunikačních standardů, včetně výměny dat mezi různými aktéry v rámci ekosystému elektromobility. V neposlední řadě chybí transparentní informace pro spotřebitele a společné platební systémy, což omezuje přijetí ze strany uživatelů. Bez dalších opatření EU se tento nedostatek interoperabilní a snadno použitelné dobíjecí a čerpací infrastruktury pravděpodobně stane překážkou potřebného rozšíření trhu s vozidly, plavidly a v budoucnu i letadly s nízkými a nulovými emisemi.

Předkládaný návrh je součástí celkového souboru vzájemně propojených politických iniciativ v rámci balíčku „Fit for 55“. Tyto politické iniciativy odpovídají opatřením, jež jsou zapotřebí ve všech hospodářských odvětvích za účelem podpory úsilí členských států o dosažení ambicióznějších cílů v oblasti klimatu pro rok 2030, jak je popsáno v pracovním programu Komise pro rok 2021⁹.

Cílem této iniciativy je zajistit dostupnost a použitelnost husté a rozsáhlé sítě infrastruktury pro alternativní paliva napříč EU. Všichni uživatelé dopravních prostředků poháněných alternativními palivy (včetně plavidel a letadel) musí mít možnost snadného pohybu napříč EU, kterému napomůže klíčová infrastruktura, jako jsou dálnice, přístavy a letiště. Mezi konkrétní cíle patří: i) zajištění minimální infrastruktury nutné k podpoře požadovaného zavedení dopravních prostředků poháněných alternativními palivy ve všech druzích dopravy a ve všech členských státech za účelem splnění klimatických cílů EU; ii) zajištění plné interoperability této infrastruktury a iii) zajištění plné informovanosti uživatelů a vhodných platebních možností.

Ke splnění cíle Zelené dohody pro Evropu, kterým je snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, a rozvoji společného dopravního trhu EU je nutno zajistit plné propojení evropské dopravní sítě pro vozidla, plavidla a letadla s nízkými a nulovými emisemi a

⁶ COM(2021) 103 final.

⁷ Evropský účetní dvůr (2021): Zvláštní zpráva 05/2021: *Infrastruktura pro dobíjení elektrických vozidel: vybudovalo se více dobíjecích stanic, jejich nerovnoměrné zavádění však dopravu v EU komplikuje.*

⁸ SWD(2021) 637, „Hodnocení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva“.

⁹ COM(2020) 690 final.

bezproblémovou uživatelskou zkušenost při jejich využívání. K tomu je zase třeba dostatečné pokrytí a plná přeshraniční interoperabilita této infrastruktury. Těchto cílů lze dosáhnout pouze prostřednictvím společného evropského legislativního rámce. Tato iniciativa přispěje ke koherentnímu a konzistentnímu vývoji a zavádění vozových parků, dobíjecí a čerpací infrastruktury a informací a služeb pro uživatele.

1.2. Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Tato iniciativa je v souladu s ostatními politickými iniciativami balíčku „Fit for 55“. Tato iniciativa doplňuje zejména: i) nařízení, která stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla¹⁰ a těžká vozidla¹¹, a ii) legislativní návrh na stanovení nových výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla po roce 2020, který je rovněž součástí balíčku „Fit for 55“¹². Výkonnostní normy pro emise CO₂ představují silný impuls pro zavedení vozidel s nulovými a nízkými emisemi, čímž rovněž vytvářejí poptávku po infrastruktuře pro alternativní paliva. Tato iniciativa zajištěním dostatečně veřejně dostupné dobíjecí a čerpací infrastruktury pro lehká a těžká silniční vozidla tento přechod k udržitelnosti podpoří.

Tato iniciativa rovněž úzce souvisí s revizí směrnice o obnovitelných zdrojích energie¹³, s nařízením Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (iniciativa ReFuelEU Aviation)¹⁴ a s návrhem nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě (iniciativa FuelEU Maritime)¹⁵, které stanoví povinnosti týkající se nabídky obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v dopravě a poptávky po nich. Každý z těchto nástrojů podporuje zvýšení nabídky udržitelných alternativních paliv nebo poptávky po nich v jednom či více druzích dopravy.

Pokud jde o lodní dopravu, tato iniciativa plní jasný požadavek Zelené dohody pro Evropu, aby lodě kotvící v přístavech využívaly elektřinu z pevniny. V plné míře doplňuje iniciativu FuelEU Maritime tím, že zajišťuje, aby v přístavech byla instalována dostatečná infrastruktura umožňující odběr elektřiny z pevniny osobním lodím (včetně plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících, vysokorychlostních osobních plavidel a výletních lodí) a kontejnerovým lodím u nabřeží, a uspokojuje poptávku po dekarbonizovaných plynech (tj. bio-LNG a syntetická plynná paliva (e-plyn)). U jednotlivých kategorií osobních lodí se charakteristiky poptávky lodí u nabřeží po elektřině liší, což vede k rozdílným investičním potřebám v přístavech. Tyto potřeby je třeba zkombinovat s rozdílnými provozními charakteristikami přístavů, včetně jejich uspořádání a terminálů. Z tohoto důvodu se v porovnání s iniciativou FuelEU Maritime osobní lodě dále dělí do dvou kategorií, a to na

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

¹² COM (2021) 556. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu.

¹³ Směrnice (EU) 2018/2001.

¹⁴ COM(2021) 561, návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu.

¹⁵ COM(2021) 562, návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě.

plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní lodě a na jiné osobní lodě, zejména výletní. Spolu s iniciativou FuelEU Maritime proto tato iniciativa přispívá k překonání současného problému, kdy vzhledem k velmi nízké poptávce provozovatelů lodí po připojení lodí u nabřeží k elektrické síti jsou pro přístavy investice do pobřežní elektřiny méně atraktivní. Omezené zavedení dodávek elektřiny z pevniny v přístavech by mohlo narušit rovné podmínky mezi přístavy, zejména pro časné investory, neboť plavidla nevybavená pro dodávky elektřiny z pevniny by mohla zvolit jiný přístav. Proto je důležité, aby byly pro námořní přístavy v celé transevropské dopravní síti TEN-T stanoveny minimální požadavky.

Tato iniciativa rovněž doplňuje iniciativu ReFuelEU Aviation. Danou iniciativu týkající se prosazování udržitelných leteckých paliv, která zpravidla nevyžadují zvláštní čerpací infrastrukturu, rozšiřuje o ustanovení upravující dodávky elektřiny všem letadlům stojícím na letišti, a tím podporuje dekarbonizaci letectví.

Kromě legislativního návrhu se Komise bude zabývat potřebou dalších činností v oblasti výzkumu a inovací, zejména prostřednictvím spoluprogramovaného partnerství v oblasti vodní dopravy s nulovými emisemi navrženého Technologickou platformou pro vodní dopravu v rámci programu Horizont Evropa, společného podniku Clean Sky 2 a společného podniku pro čistý vodík, který funguje v součinnosti s těmito dvěma partnerstvími v oblasti dopravy.

Tato iniciativa je rovněž v souladu s revizí směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Jejím cílem je zajistit, aby nedostatek dobíjecí a čerpací infrastruktury nebránil celkovému rozšíření obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví dopravy, pokud vyžadují odlišnou infrastrukturu. Na úrovni Unie neexistuje žádný politický nástroj s rovnocenným účinkem, jako má směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, jehož prostřednictvím by bylo možné podobným způsobem zajistit zavedení veřejně přístupné dobíjecí a čerpací infrastruktury ve všech druzích dopravy. Tato iniciativa je rovněž úzce spjata s připravovaným návrhem na revizi nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě¹⁶. Plánovaná revize uvedeného nařízení bude vycházet z infrastruktury pro alternativní paliva, která již byla zavedena prostřednictvím jednotlivých projektů v rámci koridorů sítě TEN-T, a bude ji doplňovat. Díky důslednému křížovému odkazování na ustanovení této iniciativy bude revizí nařízení zajištěno dostatečné pokrytí hlavní a globální sítě TEN-T.

Tím, že tato iniciativa zajistí, aby byla zavedena potřebná infrastruktura pro vozidla a plavidla s nulovými a nízkými emisemi, zároveň doplní soubor dalších politických iniciativ v rámci balíčku „Fit for 55“, které stimulují poptávku po těchto vozidlech stanovením cenových signálů, jež zohledňují vnější klimatické a environmentální faktory využívání fosilních paliv; zmíněné iniciativy zahrnují revizi systému obchodování s emisemi¹⁷ a revizi směrnice o zdanění energie v EU¹⁸.

1.3. Soulad s ostatními politikami Unie

Tato iniciativa musí být v souladu se směrnicí o energetické náročnosti budov (EPBD)¹⁹, která upravuje soukromou dobíjecí infrastrukturu a stanoví požadavky na zavádění dobíjecí infrastruktury v budovách. Vztah mezi veřejnou a soukromou dobíjecí infrastrukturou byl důkladně řešen v rámci posouzení dopadů na podporu této politické iniciativy.

¹⁶ Nařízení (EU) č. 1315/2013.

¹⁷ Směrnice 2003/87/ES.

¹⁸ Směrnice 2003/96/ES.

¹⁹ Směrnice 2010/31/EU.

Zajištěním, aby byla zavedena potřebná infrastruktura pro vozidla a plavidla s nulovými a nízkými emisemi, tato iniciativa doplní také politické úsilí v oblasti výběru silničních poplatků, které má rovněž stimulovat poptávku po těchto vozidlech. Cílem je lépe zohlednit vnější klimatické a environmentální dopady využívání fosilních paliv, jak je zamýšleno ve směrnici o euroviněť²⁰, která je v současné době rovněž revidována.

Dalším politickým nástrojem, jehož cílem je urychlit zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi, je směrnice o čistých vozidlech²¹. Širší dostupnost infrastruktury a rychlejší zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi nepřímo usnadní začlenění čistých vozidel do veřejných vozových parků. Veřejné vozové parky (zejména autobusové vozové parky) však obvykle spíše než veřejně přístupnou infrastrukturu využívají své vlastní dobíjecí body a výdejní stojany. K interakci se směrnicí tudíž dochází především prostřednictvím standardizace za účelem zajištění interoperability.

Zavádění většího množství vodíkových a bateriových elektrických vozidel do vozového parku v EU je rovněž důležitou součástí Vodíkové strategie Komise²² a Strategie pro integraci energetického systému²³, nedostatečná dostupnost odpovídající infrastruktury pro vozidla by totiž mohla tyto cíle ohrozit.

Usnadněním zavádění rostoucího počtu vozidel s nulovými a nízkými emisemi tato iniciativa dále přispívá také k cílům nulového znečištění stanoveným v Zelené dohodě pro Evropu a doplňuje emisní normy Euro 6 (pro osobní automobily a dodávky)²⁴ a Euro VI (pro autobusy a nákladní automobily)²⁵, které stanoví mezní hodnoty emisí pro všechna vozidla.

V neposlední řadě tato iniciativa souvisí se směrnicí o inteligentních dopravních systémech²⁶, návrh na jejíž přezkum má Komise v úmyslu předložit později v tomto roce, a akty v přenesené pravomoci přijatými na základě uvedené směrnice, zejména s nařízením v přenesené pravomoci o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU²⁷. Rychle se vyvíjející datové prostředí v oblasti alternativních paliv vyžaduje, aby byly v této iniciativě v souladu s obecným rámcem stanoveným ve směrnici o inteligentních dopravních systémech specifikovány příslušné druhy dat, které mají být zpřístupněny.

Horizont Evropa je klíčovým programem EU pro financování výzkumu a inovací²⁸. Je zaměřen na boj proti změně klimatu, pomáhá dosáhnout cílů OSN v oblasti udržitelného rozvoje a posiluje konkurenceschopnost a růst EU. Klastř 5: Klima, energetika a mobilita má za cíl bojovat proti změně klimatu prostřednictvím opatření, jež učiní odvětví energetiky a dopravy šetrnější vůči klimatu a životnímu prostředí, efektivnější a konkurenceschopnější, promyšlenější, bezpečnější a odolnější. Evropský výzkum a inovace mohou podnítit, vést a urychlit transformační agendu Zelené dohody tím, že určí směr, otestují a názorně předloží řešení, budou se zabývat kompromisy a zajistí, aby politika byla koherentní, otevřená inovacím a založená na důkazech. Partnerství v oblasti silniční dopravy s nulovými emisemi (2Zero), propojené, kooperativní a automatizované mobility (CCAM), evropského hodnotového řetězce průmyslových baterií (Batt4EU), čistého

²⁰ Směrnice 1999/62/ES.

²¹ Směrnice (EU) 2019/1161.

²² COM(2020) 301 final.

²³ COM(2020) 299.

²⁴ Nařízení (ES) č. 715/2007.

²⁵ Nařízení (ES) č. 595/2009.

²⁶ Směrnice 2010/40/EU.

²⁷ Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962.

²⁸ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en

vodíku, přechodu na čistou energii a podpory přechodu měst k udržitelné budoucnosti budou hrát klíčovou úlohu při zajišťování klimaticky neutrální mobility šetrné k životnímu prostředí. Cílem mise programu Horizont Evropa zaměřené na klimaticky neutrální a inteligentní města²⁹ je podporovat, propagovat a prezentovat 100 evropských měst v souvislosti s jejich systémovou transformací směrem ke klimatické neutralitě do roku 2030.

Ústřední roli při podpoře všech regionů během jejich přechodu k zelenější, klimaticky neutrální Evropě bude hrát politika soudržnosti. Na podporu investic do inovací a jejich zavádění, zejména v méně rozvinutých členských státech a regionech, je k dispozici Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti. Politika soudržnosti nabídne podporu udržitelnému, inteligentnímu a odolnému dopravnímu systému, který bude zahrnovat všechny druhy dopravy a všechny úrovně dopravního systému v souladu se specifickými požadavky a prioritami stanovenými ve vnitrostátních a regionálních programech.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1. Právní základ

Za účelem zajištění řádného fungování vnitřního trhu stanoví Smlouva o fungování Evropské unie (SFEU) výsadu Unie přijímat ustanovení v oblasti společné dopravní politiky, hlava VI (články 90–91), a ustanovení upravující transevropské síť, hlava XVI (články 170–171). Díky tomuto právnímu rámci umožňuje činnost Unie lepší koordinaci za účelem rovnoměrného a rozsáhlého zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, namísto spoléhání se pouze na členské státy. To usnadňuje cestování vozidly poháněnými alternativními palivy napříč Unií jak fyzickým osobám, tak podnikům. Rovněž to pomáhá předcházet tomu, aby se nedostatečná nebo nerovnoměrně zaváděná infrastruktura pro alternativní paliva stala potenciální překážkou pro dokončení vnitřního trhu a odradila automobilový průmysl od výroby vozidel s nulovými a nízkými emisemi.

Ke splnění cílů Zelené dohody pro Evropu v oblasti snižování emisí v dopravě (které stvrzuje Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu) je zapotřebí podstatné zvýšení počtu vozidel a plavidel s nulovými a nízkými emisemi. To se neobejde bez zavedení koherentní a komplexní sítě plně interoperabilní infrastruktury pro alternativní paliva, která umožní cestování vozidly poháněnými alternativními palivy napříč Unií. Jak bylo uvedeno v době přijetí stávající směrnice, taková síť nemůže být odpovídajícím způsobem vybudována členskými státy jednotlivě, naopak, je zde nutný zásah Unie.

2.2. Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Přidaná hodnota tohoto zásahu Unie, pokud jde o účinnost, účelnost a součinnost, je zdůrazněna v hodnocení stávající směrnice a rovněž v posouzení vnitrostátních zpráv o provádění předkládaných členskými státy. Z daného hodnocení vyplynulo, že vytvoření společného rámce EU do určité míry pomohlo zabránit fragmentaci. Tento rámec podpořil vnitrostátní politiky zaměřené na rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva ve všech členských státech a napomohl vytvoření rovnějších podmínek v rámci daného odvětví. Podporou interoperability, příslušných technických norem a stanovení cílů v podobných časových horizontech přinesla opatření na úrovni Unie určité úspory nákladů a efektivnější

²⁹ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

vynakládání prostředků tím, že usnadnila úspory z rozsahu, zabránila zdvojování úsilí a zdrojů a poskytla financování investic do infrastruktury. Provádění směrnice (a jeho podpůrné činnosti) usnadnilo spolupráci a výměnu informací o alternativních palivech mezi příslušným odvětvím a veřejnými subjekty. Bez dané směrnice by taková spolupráce patrně navázána nebyla.

Je velmi nepravděpodobné, že by bez zásahu Unie byla ve všech členských státech vybudována koherentní a kompletní síť plně interoperabilní infrastruktury pro alternativní paliva, a tím zajištěna možnost cestovat vozidly poháněnými alternativními palivy napříč Unii. To je zase předpokladem pro zavedení těchto vozidel v celé Unii, což je klíčové pro splnění ambicióznějších klimatických cílů EU pro rok 2030.

2.3. Proporcionalita

V souladu se zásadou proporcionality tento návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení stanovených cílů. Všechna opatření jsou považována za přiměřená, pokud jde o jejich dopady, jak dokládá posouzení dopadů připojené k této iniciativě³⁰. Navrhovaný zásah stanoví členským státům více závazných požadavků, aby bylo zajištěno zavedení dostatečné veřejně přístupné infrastruktury pro dobíjení a čerpání paliv pro vozidla poháněná alternativními palivy v Unii. To je nezbytné k tomu, aby EU splnila své ambicióznější cíle v oblasti klimatu a energetiky pro rok 2030 a rovněž celkový cíl dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality, který je mimo jiné reflektován v normách pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávky a v přeshraničním propojení infrastruktury pro tato vozidla v rámci hlavní a globální sítě TEN-T.

Zkušenost s prováděním stávající směrnice dokazuje potřebu tohoto revidovaného zásahu. Provádění stávající směrnice vede k nerovnoměrnému zavádění infrastruktury v členských státech, nikoli k vytvoření potřebné husté sítě infrastruktury pro alternativní paliva. To bylo plně prokázáno ve zprávě Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva³¹ a v posouzení dopadů na podporu stávající iniciativy. Povaha a rozsah tohoto problému jsou v jednotlivých členských státech podobné a existují důkazy o nezbytnosti a přidané hodnotě zajištění přeshraničního propojení pro vozidla poháněná alternativním palivem v Unii, což řádně odůvodňuje činnost Unie.

Tato iniciativa představuje stabilní a transparentní politický rámec, který má pomoci vytvořit otevřené a konkurenční trhy, a tím podpořit investice do dobíjecí a čerpací infrastruktury ve všech druzích dopravy. Stanoví společné minimum, které mohou trhy využít a na jehož základě mohou v reakci na tržní poptávku po vozidlech začít poskytovat další infrastrukturu, a to prostřednictvím jasného a transparentního cílového mechanismu platného v celé Unii.

2.4. Volba nástroje

Zatímco v posouzení dopadů je výslednou upřednostňovanou možností směrnice, rozhodla se Komise navrhnout nařízení. Volba nařízení zajišťuje rychlý a koherentní vývoj směřující k vybudování husté a rozsáhlé sítě plně interoperabilní dobíjecí infrastruktury ve všech členských státech. Toto rozhodnutí je odůvodněno zejména s ohledem na nutnost rychlého a koherentního dosažení minimálních cílů pro zavedení dané infrastruktury založených na vnitrostátním vozovém parku a stanovených na úrovni členských států a povinných cílů založených na vzájemné vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T, neboť první

³⁰ SWD(2021) 631, „Posouzení dopadů připojené k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU“.

³¹ COM/2021/103 final.

navrhované cíle by měly být splněny již do roku 2025. Za účelem podpory vysoce potřebného urychleného uvedení vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh je nyní velmi důležité v tomto časovém horizontu vybudovat dostatečně hustou a rozsáhlou síť dobíjecí a čerpací infrastruktury pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi napříč Unii stejně rychle a za stejných podmínek. Je tedy nutné, aby členské státy ještě před rokem 2025 navrhly a vytvořily plány a opatření za účelem dosažení těchto cílů. Nové nařízení stanoví členským státům jasně závazné a přímo použitelné povinnosti na vnitrostátní úrovni, což zajišťuje jejich koherentní a včasné uplatňování a provádění v celé EU. Tím se zamezí riziku zpoždění a nejednotnosti v postupech provedení ve vnitrostátním právu, a vytvoří se tak rovněž jasné a rovné podmínky pro trhy, což napomůže zavedení dobíjecí a čerpací infrastruktury v celé Unii. Nařízení zavede stabilnější mechanismus správy, který bude sledovat pokroky členských států při dosahování cílů a který jim umožní nastavit správné pobídky pro rozvoj konkurenceschopných trhů zaměřených na dobíjení vozidel. Jasně harmonogramy pro navržení a vytvoření vnitrostátních rámců politiky členských států k dosažení cílů, robustní mechanismy monitorování a podávání zpráv, jakož i ustanovení o nápravných opatřeních ze strany členských států mohou umožnit účinné celkové sledování a řízení úsilí v členských státech za účelem splnění stanovených cílů. Tato iniciativa takový přístup zaručuje.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

3.1. Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Z hodnocení *ex post* v rámci Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) vyplynulo, že směrnice podpořila rozvoj politik a opatření týkajících se zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v členských státech, zejména prostřednictvím požadavku na vytvoření vnitrostátních rámců politiky³².

Hodnocení však rovněž upozornilo na určité nedostatky ve stávajícím rámci politiky. Kromě toho nebyl splněn hlavní cíl směrnice, totiž zajistit soudržný vývoj trhu v EU. Nedostatky byly zaznamenány zejména v těchto třech oblastech: i) chybějící kompletní síť infrastruktury umožňující plynulé cestování napříč EU; ii) potřeba dalších společných technických specifikací, aby byla zajištěna interoperabilita s ohledem na nově vznikající technologie, a (iii) nedostatek plné informovanosti uživatelů, jednotných a snadno použitelných platebních metod a plné transparentnosti cen v celé Unii.

Z hodnocení vyplývá, že šest let po přijetí směrnice se evropský trh s infrastrukturou pro alternativní paliva obecně stále ještě nachází v poměrně rané fázi vývoje, ačkoli v některých částech EU již tyto trhy dosáhly pokročilejší úrovně. Vzhledem k celkovému významu zajištění dostatečné infrastruktury za účelem podpory potřebného zavedení vozidel a plavidel s ohledem na ambicióznější klimatické cíle pro rok 2030 bylo na základě hodnocení směrnice doporučeno daný právní předpis zachovat, avšak v revidované verzi.

3.2. Konzultace se zúčastněnými stranami

V rámci posouzení dopadů proběhly konzultace se zúčastněnými stranami v různých formátech.

Veřejná konzultace týkající se počátečního posouzení dopadů³³ této iniciativy proběhla

³² SWD(2021) 637.

³³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Vozidla-s-nizkymi-emisemi-rozsireni-infrastruktury-k-doplnovani-paliva-a-dobijeni-vozidel-v-EU_cs

v období od 6. dubna do 4. května 2020. Komise obdržela 86 odpovědí, většinu z nich (61) od společností a hospodářských sdružení. K počátečnímu posouzení dopadů se rovněž vyjádřili občané a nevládní organizace, jakož i jedna síť měst.

Otevřená veřejná konzultace, kterou Komise uspořádala, se uskutečnila v období od 6. dubna 2020 do 29. června 2020. V rámci této konzultace byli občané a organizace vyzváni, aby se vyjádřili jak k hodnocení, tak k posouzení dopadů³⁴. Celkem bylo obdrženo 324 odpovědí.

Cílené rozhovory a průzkumy se zúčastněnými stranami proběhly v období od října 2020 do ledna 2021: Komise uspořádala rozhovory se zástupci klíčových zúčastněných stran na úrovni EU, zejména za účelem podpory a upřesnění celkové definice problému a možností politiky. Poté proběhly další rozhovory a mezi příslušnými zúčastněnými stranami zastupujícími orgány veřejné moci a další veřejné subjekty (vnitrostátní, regionální a místní orgány, subjekty EU), zástupci odvětví (včetně příslušných sdružení) a členy občanské společnosti (nevládní organizace, skupiny spotřebitelů) byl uspořádán internetový průzkum.

Cílená konzultace se zúčastněnými stranami, kterou zorganizoval konzultant odpovědný za externí podpůrnou studii k posouzení dopadů, proběhla v období od prosince 2020 do února 2021. Tato konzultace zahrnovala cílené průzkumy mezi klíčovými zúčastněnými stranami a cílené rozhovory a žádosti o údaje za účelem získání konkrétních informací, zejména na podporu rozvoje metodiky pro stanovení dostatečného zavádění infrastruktury a na podporu posouzení dopadů možných opatření v rámci této politiky.

3.3. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Při přípravě této iniciativy Komise využila zjištění vyplývající z hodnocení směrnice *ex post*³⁵. V rámci konzultačních činností poskytly zúčastněné strany řadu údajů, navíc Komisi poskytovaly informace *ad hoc*. Posouzení dopadů se do značné míry opírá o doprovodnou externí podpůrnou studii provedenou konzultantem³⁶. Komise rovněž čerpala z rozsáhlých konzultací s Fórem pro udržitelnou dopravu, expertní skupinou Komise pro alternativní paliva. Konzultace s Fórem pro udržitelnou dopravu probíhaly od října 2018 do listopadu 2019 a jejich ústředním tématem byly problémy a budoucí politické potřeby v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva³⁷. Obecně lze říci, že zdroje použité k vypracování zprávy o posouzení dopadů byly četné, do značné míry vyčerpávající a reprezentativní z hlediska různých skupin zúčastněných stran.

3.4. Posouzení dopadů

Výbor pro kontrolu regulace obdržel návrh zprávy o posouzení dopadů dne 7. dubna 2021 a dne 7. května 2021 vydal kladné stanovisko. Výbor se domníval, že zprávu lze ještě vylepšit, bude-li: a) lépe popsán rozdíl mezi jednotlivými variantami a způsob, jakým souvisejí se zjištěnými problémy, a b) upřesněn obsah zprávy za účelem objasnění, zda očekávané dopady vyplývají z této konkrétní iniciativy, nebo z jiných politik, či z kombinace obojího.

Závěrečná zpráva o posouzení dopadů obsahuje komplexní popis a posouzení přidané hodnoty iniciativy a jejího propojení s dalšími politickými iniciativami. Lze je nalézt v

³⁴ Výstup z hodnocení byl analyzován ve zprávě o konzultaci se zúčastněnými stranami, která je podkladem pro závěrečnou zprávu o hodnocení.

³⁵ SWD(2021) 637.

³⁶ Závěrečná zpráva, podpůrná studie posouzení dopadů s názvem „Posouzení dopadů revize směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (2014/94/EU)“, 2021.

³⁷ Výsledky tohoto hodnocení byly shrnuty v souhrnné zprávě plenárního zasedání Fóra pro udržitelnou dopravu v listopadu 2019: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf>

oddílech 1.3, 3.3 a 8.1 hodnotící zprávy. Podrobný popis variant politiky je uveden v oddíle 5, zatímco komplexní analýza dopadů všech variant je uvedena v oddíle 6. Analyzované varianty politiky lze shrnout takto:

- *Varianta politiky č. 1: **podstatné změny směrnice***. Stanovení vnitrostátních cílů a podávání zpráv podle vnitrostátního rámce politiky by zůstalo důležitým pilířem, který by byl doplněn o povinné cíle založené na vozovém parku vztahující se na elektrické dobíjecí body pro lehká vozidla. Pro těžká vozidla by byly v rámci sítě TEN-T zavedeny povinné cíle založené na vzájemné vzdálenosti elektrických dobíjecích bodů a vodíkových výdejních stanic, včetně omezených ustanovení týkajících se čerpání vodíku v městských uzlech. Povinné cíle by rovněž byly stanoveny pro dodávky elektřiny letadlům stojícím na letišti a dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech. Kromě toho by byly řešeny některé aspekty týkající se kvality infrastruktury s cílem zlepšit její interoperabilitu a informovanost uživatelů.
- *Varianta politiky č. 2: **podstatnější změny směrnice než ve variantě č. 1***. Kromě povinných cílů založených na vozovém parku vztahujících se na elektrické dobíjecí body pro lehká vozidla by pro veškerou infrastrukturu pro silniční vozidla v rámci sítě TEN-T, včetně infrastruktury pro těžká vozidla v rámci městských uzlů, byly stanoveny cíle založené na vzdálenosti. Tato možnost by rovněž zahrnovala podrobnější ustanovení vztahující se na přístavy a letiště v rámci sítě TEN-T a intenzivnější harmonizaci platebních možností, fyzických a komunikačních norem a práv spotřebitelů v oblasti dobíjení. Byla by posílena ustanovení o cenové transparentnosti a dalších informacích pro uživatele, včetně fyzického označení dobíjecí a čerpací infrastruktury.
- *Varianta politiky č. 3: **změna směrnice na nařízení*** (tedy nejzazší možnost, pokud jde o závazné právní nástroje). Kromě povinných cílů založených na vozovém parku a na vzdálenosti uvedených ve variantě č. 2 by tato varianta stanovila další cíle založené na umístění dobíjecích bodů pro lehká vozidla s elektrickým pohonem a rovněž další cíle vztahující se na těžká vozidla. Tato varianta by rovněž stanovila výrazný cíl týkající se přístavní infrastruktury a jako jedinou možnost platby u nových rychlodobíjecích bodů by povinně zavedla platbu prostřednictvím platebních terminálů.

Vzhledem k tomu, že nejvyváženější poměr mezi dosaženými cíli a náklady na provedení přináší varianta č. 2, byla jako nejlepší vybrána tato. V rámci varianty politiky č. 2 je však možné přijmout i nařízení s tím, že daná ustanovení budou v tomto případě provedena v kratším časovém horizontu. Posouzení dopadů obsahuje podrobný popis regulatorních opatření zahrnutých do jednotlivých variant politiky.

3.5. Účelnost právních předpisů a zjednodušování

V souladu s celkovým politickým cílem balíčku „Fit for 55“ a souvisejícími politickými iniciativami je zapotřebí vynaložit mnohem větší politické úsilí, pokud jde o zajištění dostatečné a plně interoperabilní dobíjecí a čerpací infrastruktury za účelem podpory potřebného uvedení vozidel s nulovými a nízkými emisemi na trh. Účelnost právních předpisů je dosažena stanovením nezbytných minimálních požadavků platných pro orgány veřejné moci a účastníky trhu. Související vyšší náklady vzniklé orgánům veřejné moci v souvislosti s podporou zavádění infrastruktury, zejména v těch částech dopravní sítě, kde je nízká poptávka, je třeba vnímat v kontextu výrazně zvýšené poptávky ze strany uživatelů

a rozsáhlých příležitostí pro růst trhu. Přezkum politik v rámci politického balíčku „Fit for 55“ umožní uvedení vozidel s nulovými emisemi na trh a servis lodí vybavených zařízením pro odběr elektřiny z pevniny. Posouzení dopadů poskytuje podrobnou analýzu nákladů a přínosů, včetně jejich shrnutí v příloze 3.

Tento přezkum sice zvyšuje celkové politické ambice, ale zahrnuje i některé důležité zjednodušující aspekty. Toto zjednodušení se týká především provozovatelů dobíjecích bodů a poskytovatelů služeb mobility. Stanovení jasných a společných minimálních požadavků zjednoduší jejich obchodní činnost, neboť budou muset splnit podobné minimální požadavky ve všech členských státech. Takové požadavky zjednoduší využívání infrastruktury soukromým spotřebitelům i spotřebitelům z řad podniků (kteří se nyní v oblasti využívání infrastruktury potýkají s celou řadou různých přístupů) a umožní další inovace obchodních služeb. Zvýší se důvěra spotřebitelů ve stabilitu celoevropské sítě dobíjecí a čerpací infrastruktury, což podpoří celkovou ziskovost dobíjecích bodů a výdejních stojanů a stabilitu odvětví. Všichni účastníci trhu a všechny skupiny uživatelů budou mít prospěch z nižších nákladů na informace a v případě účastníků trhu se ve střednědobém horizontu sníží náklady na dodržování právních předpisů, neboť požadavky na poskytování infrastruktury podle daného nařízení budou lépe harmonizovány. Orgány veřejné moci mohou rovněž těžit z koherentního celounijního rámce, který zjednoduší koordinaci s veřejnými a soukromými účastníky trhu.

Při posouzení dopadů nebyla zjištěna žádná oblast, v níž by plánovaná ustanovení této iniciativy znamenala značné a nepřiměřené náklady pro malé a střední podniky ve srovnání s podniky celkově. Tato iniciativa vytváří dlouhodobou tržní jistotu, pokud jde o investice do dobíjecí a čerpací infrastruktury, a stanoví základ pro rozvoj ekosystému veřejně přístupných dat, který mohou podniky využít k rozvoji nových tržních služeb, z nichž budou mít prospěch inovativní malé a střední podniky. Tato iniciativa má celkově pozitivní dopad na konkurenceschopnost podniků, které instalují a provozují dobíjecí a čerpací infrastrukturu, jakož i na konkurenceschopnost samotného automobilového průmyslu. Důvodem je, že zajištění dostatečné infrastruktury má vliv na uvádění vozidel s nulovými emisemi na trh, což je klíčovým aspektem konkurenceschopnosti automobilového průmyslu do budoucna, jak je podrobně vysvětleno v posouzení dopadů, z něhož vychází návrh revize emisních norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky³⁸.

3.6. Základní práva

Tento návrh nemá žádný dopad na základní práva.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tento návrh nemá žádný dopad na rozpočet Evropské unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

5.1. Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Provádění revidovaného nařízení bude monitorováno s využitím ukazatelů pro fyzické

³⁸ SWD(2021) 614, Posouzení dopadů připojené k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu.

zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v EU. K monitorování zavádění budou využity spolehlivé monitorovací nástroje.

Členské státy budou muset přijmout revidovaný vnitrostátní rámec politiky za účelem rozvoje trhu s alternativními palivy v odvětví dopravy a zavést příslušnou infrastrukturu v souladu s navrhovanými posílenými ustanoveními. To členským státům umožní podávat Komisi zprávy o provádění koherentním a konzistentním způsobem. Poskytování dat vnitrostátním a společným přístupovým bodům členských států se bude řídit společně dohodnutými normami upravujícími kvalitu dat³⁹. Kromě toho dojde k modernizaci Evropského střediska pro sledování alternativních paliv, které bude nadále shromažďovat a často aktualizovat informace o zavádění vozidel a infrastruktury ve všech členských státech⁴⁰. Komise bude rovněž pokračovat ve spolupráci se svou expertní skupinou, Fórem pro udržitelnou dopravu (a jeho specializovanými podskupinami), s cílem sledovat vývoj na trhu a určovat související politické potřeby.

Úplný přezkum nařízení je naplánován na konec roku 2026 s cílem určit případné nedostatky a budoucí potřeby legislativních opatření týkajících se nově vznikajících technologií. Přehled operativních cílů, ukazatelů a zdrojů údajů je uveden v příloze 9 pracovního dokumentu útvarů Komise o posouzení dopadů přiloženého k této iniciativě.

5.2. Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu

Tento návrh přináší nové nařízení, kterým se zrušuje stávající směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Struktura nového nařízení je následující:

- Článek 1 vymezuje předmět nařízení a provádí konkrétní, nikoli však podstatné změny předmětu stávající směrnice.
- Článek 2 stanoví seznam definic vycházející ze seznamu definic uvedeného ve stávající směrnici a rozšiřuje je v případech, kde je to nezbytné a vhodné s ohledem na celkové změny týkající se rozsahu působnosti a ustanovení nového nařízení.
- Články 3–12 obsahují ustanovení o zavádění určité dobíjecí a čerpací infrastruktury pro lehká a těžká silniční vozidla, plavidla a letadla.
- Články 3 a 4 obsahují ustanovení, podle nichž mají členské státy povinnost zajistit minimální pokrytí svého území veřejně přístupnými dobíjecími body určenými pro lehká a těžká silniční vozidla, a to rovněž v rámci hlavní a globální sítě TEN-T.
- Článek 5 obsahuje další ustanovení pro zajištění uživatelské přívětivosti dobíjecí infrastruktury. To zahrnuje ustanovení o možnostech platby, transparentnosti cen a informacích pro spotřebitele, nediskriminačních postupech, inteligentním dobíjení a pravidlech pro označování týkajících se dodávky elektřiny do dobíjecích bodů.
- Článek 6 obsahuje ustanovení, podle nichž mají členské státy povinnost zajistit minimální pokrytí veřejně přístupnými vodíkovými výdejnými stojany určenými pro těžká a lehká vozidla v rámci hlavní a globální sítě TEN-T.
- Článek 7 obsahuje další ustanovení pro zajištění uživatelské přívětivosti infrastruktury pro čerpání vodíku, mimo jiné prostřednictvím minimálních požadavků týkajících se platebních možností, transparentnosti cen a volby ohledně smlouvy.

³⁹ Vývoj informačních technologií a možnosti zadávání zakázek budou předmětem předběžného schválení Výborem Evropské komise pro informační technologie a kybernetickou bezpečnost.

⁴⁰ www.eafo.eu

- Článek 8 obsahuje ustanovení, podle nichž mají členské státy povinnost zajistit do 1. ledna 2025 minimální pokrytí veřejně přístupnými výdejními stojany se zkapalněným zemním plynem určenými pro těžká vozidla v rámci hlavní a globální sítě TEN-T.
- Články 9 a 10 stanoví, že členské státy zajistí instalaci zařízení pro minimální dodávky elektřiny z pevniny pro určitá námořní plavidla v námořních přístavech a pro plavidla vnitrozemské plavby. Dále tyto články rovněž definují kritéria pro vynětí některých přístavů z této povinnosti a stanoví požadavky na zajištění minimálních dodávek elektřiny z pevniny.
- Článek 11 požaduje, aby členské státy zajistily odpovídající počet LNG výdejních stojanů v námořních přístavech sítě TEN-T a určily tyto příslušné přístavy prostřednictvím svých vnitrostátních rámců politiky.
- Článek 12 zahrnuje ustanovení s minimálními požadavky pro dodávky elektřiny všem letadlům stojícím na letištích hlavní a globální sítě TEN-T.
- Článek 13 nově formuluje ustanovení týkající se vnitrostátních rámců politiky členských států. Tento článek stanoví iterativní proces mezi členskými státy a Komisí za účelem vypracování shrnujícího plánu zavádění infrastruktury a plnění cílů stanovených v nařízení. Obsahuje rovněž nová ustanovení o formulaci strategie pro zavádění alternativních paliv v jiných druzích dopravy společně s klíčovými odvětvovými a regionálními/místními zúčastněnými stranami. Tato ustanovení by platila tam, kde nařízení nestanoví závazné požadavky, ale kde je třeba zvážit nově vznikající politické potřeby spojené s vývojem technologií alternativních paliv.
- Články 14, 15 a 16 stanoví přístup týkající se řízení. To zahrnuje povinnosti podávání zpráv odpovídající ustanovením vztahujícím se na členské státy a týkajícím se vnitrostátních rámců politiky a vnitrostátních zpráv o pokroku v interaktivním procesu s Komisí. Stanoví rovněž požadavky vztahující se na Komisi, aby podávala zprávy o vnitrostátních rámcích politiky a zprávách o pokroku členských států.
- Článek 17 se týká požadavků na informace pro uživatele ve formě štítků paliv a požadavků na informace o srovnání cen paliv.
- Článek 18 stanoví požadavky na poskytování dat, které se vztahují na provozovatele nebo vlastníky veřejně přístupných dobíjecích bodů nebo výdejních stojanů a týkají se dostupnosti a přístupnosti určitých typů statických a dynamických dat, včetně zřízení organizace pro registraci identifikátorů (IDRO) za účelem vydávání identifikačních kódů. Tento článek rovněž svěřuje Komisi pravomoc přijímat další akty v přenesené pravomoci s cílem stanovit podle potřeby další prvky.
- Článek 19 upřesňuje ustanovení týkající se společných technických specifikací a doplňuje stávající společné technické specifikace o soubor nových oblastí, v nichž bude Komise oprávněna přijímat nové akty v přenesené pravomoci. Ty budou podle potřeby vycházet z norem vypracovaných evropskými normalizačními organizacemi.
- Článek 20 se týká využití přenesených pravomocí, pokud jde o ustanovení o poskytování dat a společné technické specifikace.
- Článek 21 se týká pokračování postupu projednávání ve výborech podle nového nařízení.
- Články 22, 23 a 24 upřesňují podmínky pro přezkum tohoto nařízení a jeho vstup v platnost.

Návrh obsahuje tyto přílohy:

- Příloha I obsahuje podrobná ustanovení o podávání zpráv členskými státy zajišťující konzistentní a srovnatelné podávání zpráv za účelem podpory provádění tohoto nařízení.
- Příloha II uvádí seznam oblastí společných technických specifikací, které se podle tohoto nařízení vztahují na vnitřní trh nebo je v případech, kdy vývoj nových technologií vyžaduje stanovení společných technických specifikací, bude potřeba podle tohoto nařízení přijmout prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.
- Příloha III stanoví, jak mají členské státy kategorizovat své zprávy o zavádění elektrických vozidel a dobíjecí infrastruktury.
- Příloha IV obsahuje srovnávací tabulku.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU**

(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 výboru¹,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU³ stanovila rámec pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Sdělení Komise o uplatňování uvedené směrnice⁴ poukazuje na nerovnoměrný rozvoj dobíjecí a čerpací infrastruktury napříč Unií a na nedostatečnou interoperabilitu a uživatelskou přívětivost. Konstatuje se v něm, že neexistence jasné společné metodiky pro stanovování cílů a přijímání opatření v rámci vnitrostátních rámců politiky požadovaných směrnicí 2014/94/EU vede k situaci, kdy se úroveň ambicí jednotlivých členských států při stanovování cílů a provádění podpůrných politik značně liší.
- (2) Různé nástroje práva Unie již stanovily cíle pro obnovitelná paliva. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001⁵ například stanovila cíl týkající se tržního podílu obnovitelných paliv používaných v dopravě na 14 %.
- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁶ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242⁷ již stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).
COM(2020) 789 final.

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla, jakož i pro některá těžká vozidla. Uvedené nástroje by měly urychlit zavedení zejména vozidel s nulovými emisemi a vytvořit tak poptávku po dobíjecí a čerpací infrastruktuře.

- (4) Iniciativy ReFuelEU Aviation⁸ a FuelEU Maritime⁹ by měly podpořit výrobu a zavádění udržitelných alternativních paliv v letecké a námořní dopravě. Zatímco požadavky týkající se využívání udržitelných leteckých paliv se mohou do značné míry opřít o stávající čerpací infrastrukturu, jsou zapotřebí investice do dodávek elektřiny pro letadla stojící na letišti. Iniciativa FuelEU Maritime stanoví požadavky zejména na využívání elektřiny z pevniny, které lze splnit pouze tehdy, bude-li v přístavech síť TEN-T zavedena vhodná úroveň dodávek elektřiny z pevniny. Uvedené iniciativy však neobsahují žádná ustanovení o požadované palivové infrastruktuře, jež jsou předpokladem pro splnění daných cílů.
- (5) Proto by všechny druhy dopravy měly být řešeny v rámci jediného nástroje, který by měl zohlednit rozmanitost alternativních paliv. Využívání technologií pohonu s nulovými emisemi se v různých druzích dopravy nacházejí v různých fázích vývoje. Zejména v odvětví silniční dopravy dochází k rychlému zavádění bateriových elektrických vozidel a plug-in hybridních vozidel. Pro trhy jsou k dispozici i silniční vozidla s vodíkovými palivovými články. Kromě toho jsou v současnosti v rámci různých projektů a pro první komerční využití zaváděny menší vodíkové a bateriové elektrické lodě a vlaky na vodíkové palivové články, přičemž se očekává, že v nadcházejících letech dojde k jejich plnému komerčnímu nasazení. Naproti tomu odvětví letecké a lodní dopravy jsou i nadále závislá na kapalných a plyných palivech, protože se očekává, že řešení pohonu s nulovými a nízkými emisemi bude uvedeno na trh až přibližně okolo roku 2030, a zejména v odvětví letecké dopravy ještě později, přičemž plné komerční nasazení si vyžádá delší čas. Fosilní plyná nebo kapalná paliva lze využít pouze tehdy, jsou-li jasně začleněna do dekarbonizační strategie, která je v souladu s dlouhodobým cílem klimatické neutrality Unie, což vyžaduje jejich mísení s obnovitelnými palivy, jako jsou biomethan, pokročilá biopaliva nebo obnovitelná a nízkouhlíková syntetická plyná a kapalná paliva, nebo jejich nahrazení těmito palivy.
- (6) Tato biopaliva a syntetická paliva nahrazující motorovou naftu, benzin a tryskové palivo lze vyrábět z různých vstupních surovin a mohou být přimíchávána do fosilních paliv ve velmi vysokém poměru. Technicky je lze po menších úpravách využívat současnými technologiemi vozidel. Pro vnitrozemskou a pobřežní plavbu je možné rovněž použít obnovitelný methanol. Syntetická a parafinická paliva mají potenciál snížit využívání zdrojů fosilních paliv v dodávkách energie pro dopravu. Všechna tato paliva mohou být distribuována, skladována a využívána za pomoci stávající infrastruktury nebo v případě potřeby za pomoci infrastruktury stejného druhu.
- (7) Zkapalněný zemní plyn (LNG) bude pravděpodobně hrát i nadále významnou roli v námořní dopravě, kde v současné době není k dispozici žádná ekonomicky realizovatelná technologie pohonu s nulovými emisemi. Sdělení ke Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu poukazuje na to, že námořní lodě s nulovými emisemi budou připraveny k uvedení na trh do roku 2030. Přeměna flotily by měla

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

⁸ COM(2021) 561.

⁹ COM(2021) 562.

z důvodu dlouhé životnosti lodí probíhat postupně. Na rozdíl od námořní dopravy by pro vnitrozemskou lodní dopravu s obvykle menšími plavidly a kratšími vzdálenostmi měly technologie pohonu s nulovými emisemi, jako je vodík a elektřina, na trhy vstupovat rychleji. Očekává se, že LNG v tomto odvětví již nebude hrát významnou roli. Paliva využívaná v dopravě, jako je LNG, je stále více třeba dekarbonizovat například mísením se zkapalněným biometanem (bio-LNG) nebo obnovitelnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými e-palivy (e-plyn), příp. jejich nahrazením těmito palivy. Tato dekarbonizovaná paliva lze využívat za pomoci stejné infrastruktury jako plyná fosilní paliva, což umožňuje postupný přechod na dekarbonizovaná paliva.

- (8) V odvětví těžké silniční dopravy jsou již nákladní vozidla poháněná LNG plně zavedená. Společné scénáře, z nichž vychází Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a plán dosažení cíle v oblasti klimatu, jakož i revidované modelové scénáře balíčku „Fit for 55“ na jedné straně naznačují určitou omezenou úlohu plyných paliv, která budou v silniční dopravě těžkých vozidel, zejména v segmentu dálkové dopravy, stále více dekarbonizována. Kromě toho se očekává, že vozidla poháněná LPG a CNG, pro něž již existuje dostatečná síť infrastruktury napříč Unií, budou postupně nahrazena vozidly s nulovými emisemi, a proto se má za to, že k odstranění zbývajících mezer v hlavních dopravních sítích je zapotřebí pouze omezená cílená politika pro zavádění infrastruktury LNG, která může stejným způsobem nabízet dekarbonizovaná paliva.
- (9) Zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury pro lehká elektrická vozidla není v rámci Unie rovnoměrné. Přetrvávající nerovnoměrné rozložení by ohrozilo zavádění těchto vozidel a omezilo by propojení napříč Unií. Navíc, budou-li přetrvávat rozdíly v politických ambicích a přístupech na vnitrostátní úrovni, nepodaří se vytvořit dlouhodobou jistotu nezbytnou pro významné tržní investice. Stanovení minimálních povinných cílů závazných pro členské státy na vnitrostátní úrovni by proto mělo poskytnout politický směr a doplnit vnitrostátní rámce politiky. Tento přístup by měl kombinovat cíle založené na vnitrostátním vozovém parku s cíli založenými na vzdálenosti infrastruktury v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T). Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly zajistit, aby zavedení dostatečné veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury odpovídalo míře využívání příslušných vozidel v jednotlivých členských státech. Cíle založené na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T by měly zajistit plné pokrytí hlavních silničních sítí Unie elektrickými dobíjecími body, a tím zabezpečit snadný a plynulý provoz napříč Unií.
- (10) Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly být stanoveny na základě celkového počtu registrovaných elektrických vozidel v daném členském státě podle společné metodiky, která zohledňuje technologický vývoj, jako je větší jízdní dosah elektrických vozidel, nebo rostoucí pronikání rychlodobíjecích bodů na trh s kapacitou dobít větší počet vozidel na jeden dobíjecí bod než běžné dobíjecí body. Příslušná metodika musí rovněž zohlednit různé modely dobíjení bateriových elektrických a plug-in hybridních vozidel. Metodika, která stanoví cíle založené na vnitrostátním vozovém parku podle celkového maximálního výstupního výkonu veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury, by měla umožnit flexibilitu pro implementaci různých dobíjecích technologií v jednotlivých členských státech.
- (11) Při provádění v členských státech by měla být zajištěna instalace dostatečného počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů, zejména na stanicích veřejné dopravy, jako jsou přístavní terminály pro cestující, letiště či železniční stanice. Měl by být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro

lehká vozidla s cílem zvýšit pohodlí spotřebitelů, zejména v rámci sítě TEN-T, a zajistit tak plné přeshraniční propojení a umožnit provoz elektrických vozidel po celé Unii.

- (12) Majitelé elektrických vozidel by měli ve velké míře využívat dobíjecí body ve svých vlastních prostorách nebo na společných parkovištích v obytných a nebytových budovách. Zatímco zavádění kabelovodů a dobíjecích bodů v těchto budovách je upraveno směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU¹⁰, členské státy by měly při plánování zavádění veřejně přístupných dobíjecích bodů zohlednit dostupnost této soukromé infrastruktury.
- (13) Těžká elektrická vozidla potřebují výrazně odlišnou dobíjecí infrastrukturu než lehká vozidla. Veřejně přístupná infrastruktura pro těžká elektrická vozidla však v současné době v Unii téměř nikde k dispozici není. Přístup spočívající v kombinaci cílů založených na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T, cílů týkajících se infrastruktury pro dobíjení přes noc a cílů týkajících se městských uzlů by měl zajistit, aby bylo v celé Unii zabezpečeno dostatečné pokrytí veřejně přístupnou infrastrukturou určenou pro těžká vozidla za účelem podpory očekávaného uvedení bateriových elektrických těžkých vozidel na trh.
- (14) V rámci celé sítě TEN-T by měl být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro těžká vozidla, aby bylo zajištěno plné propojení napříč Unií. Tato infrastruktura by měla mít dostatečný výstupní výkon, aby umožňovala dobíjení vozidel během povinné přestávky řidiče. Kromě rychlodobíjecích bodů by měla mít těžká vozidla rovněž možnost využívat veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu pro dobíjení přes noc podél hlavní dopravní sítě s konkrétním cílem podpořit elektrifikaci odvětví dálkové dopravy.
- (15) Dobíjecí infrastruktura podél sítě TEN-T by měla být doplněna o rychlou veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu v městských uzlech. Tato infrastruktura je nezbytná zejména pro poskytování možností dobíjení dodávkových nákladních vozidel a pro dobíjení dálkových nákladních vozidel v cílové destinaci, zatímco cíl založený na vnitrostátním vozovém parku by měl zajistit dobíjecí body určené pro lehká vozidla i v městských oblastech.
- (16) Stejný význam má zavádění dobíjecí infrastruktury v soukromých lokalitách, například v soukromých depech a logistických centrech, aby bylo zajištěno dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci. V kontextu svých revidovaných vnitrostátních rámců politiky by měly orgány veřejné moci přijmout opatření s cílem zajistit, aby byla pro dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci zajištěna odpovídající infrastruktura.
- (17) Veřejně přístupné dobíjecí body nebo výdejní stojany zahrnují například veřejně přístupné dobíjecí body nebo výdejní stojany v soukromém vlastnictví, které se nacházejí na veřejných nebo soukromých pozemcích, jako jsou veřejná parkoviště nebo parkoviště supermarketů. Dobíjecí bod nebo výdejní stojan nacházející se na soukromém pozemku, který je přístupný široké veřejnosti, by měl být považován za veřejně přístupný i v případech, kdy je přístup omezen na určitou obecnou skupinu uživatelů, například na zákazníky. Dobíjecí body nebo výdejní stojany pro systémy sdílení automobilů (car-sharing) by měly být považovány za veřejně přístupné pouze tehdy, pokud výslovně umožňují přístup třetím stranám. Dobíjecí body nebo výdejní

¹⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ze dne 19. května 2010 o energetické náročnosti budov (Úř. věst. L 153, 18.6.2010, s. 13).

stojany umístěné na soukromých pozemcích, na něž je přístup povolen pouze určitému vymezenému okruhu osob, jako jsou parkoviště v kancelářských budovách, k nimž mají přístup pouze zaměstnanci nebo oprávněné osoby, by neměly být považovány za veřejně přístupné dobíjecí body nebo výdejní stojany.

- (18) Dobíjecí stanice je jedna fyzická instalace pro dobíjení elektrických vozidel. Každá stanice má teoretický maximální výstupní výkon vyjádřený v kW. Každá stanice má alespoň jeden dobíjecí bod, který může sloužit vždy pouze jednomu vozidlu. Počet dobíjecích bodů na dobíjecí stanici určuje počet vozidel, která lze v dané stanici kdykoli současně dobíjet. Je-li v určitém okamžiku na dané dobíjecí stanici dobíjeno více vozidel najednou, rozdělí se maximální výstupní výkon do jednotlivých dobíjecích bodů tak, aby výkon poskytovaný každým jednotlivým dobíjecím bodem byl nižší než výstupní výkon dané stanice. Dobíjecí park sestává z jedné nebo více dobíjecích stanic v konkrétním místě, případně včetně přilehlých vyhrazených parkovišť. Pokud jde o cíle stanovené v tomto nařízení pro dobíjecí parky, minimální požadovaný výstupní výkon těchto dobíjecích parků by mohl být zajištěn jednou nebo více dobíjecími stanicemi.
- (19) Možnost nabízet pokročilé digitální služby, včetně smluvních platebních řešení, a zajistit transparentní informace pro uživatele digitálními prostředky závisí na zavedení digitálně propojených a inteligentních dobíjecích bodů, které podporují vznik digitálně propojené a interoperabilní infrastruktury¹¹. Tyto inteligentní dobíjecí body by měly vykazovat soubor fyzických vlastností a technických specifikací (hardware a software), které jsou nezbytné pro odesílání a příjem dat v reálném čase, což umožní tok informací mezi účastníky trhu, kteří jsou na těchto datech závislí za účelem plného rozvinutí uživatelské zkušenosti, včetně provozovatelů dobíjecích bodů, poskytovatelů služeb mobility, e-roamingových platform, provozovatelů distribučních soustav a v neposlední řadě koncových spotřebitelů.
- (20) Inteligentní měřicí systémy, jak jsou definovány ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944¹², umožňují poskytování dat v reálném čase, což je potřebné k zajištění stability sítě a k podpoře rozumného využívání služeb dobíjení. Díky tomu, že poskytují měření energie v reálném čase a přesné a transparentní informace o nákladech, podporují v kombinaci s inteligentními dobíjecími body dobíjení v době nízké obecné poptávky po elektřině a nízkých cen energie. Využitím inteligentních měřicích systémů v kombinaci s inteligentními dobíjecími body lze optimalizovat dobíjení ku prospěchu elektrizační soustavy a spotřebitelů. Je-li to technicky proveditelné a ekonomicky přiměřené, měly by členské státy podporovat využívání inteligentního měřicího systému pro dobíjení elektrických vozidel na veřejně přístupných dobíjecích stanicích a zajistit, aby tyto systémy splňovaly požadavky stanovené v článku 20 směrnice (EU) 2019/444.
- (21) Zvyšující se počet elektrických vozidel v silniční, železniční, námořní a jiné dopravě bude vyžadovat optimalizaci dobíjecích operací, které bude nutné řídit tak, aby nezpůsobovaly přetížení a aby byla plně využita dostupnost elektřiny z obnovitelných zdrojů a rovněž nízké ceny elektřiny v rámci systému. Zejména inteligentní dobíjení může ještě více usnadnit integraci elektrických vozidel do elektrizační soustavy, neboť umožňuje odezvu na straně poptávky prostřednictvím agregace a cen. Integraci

¹¹ V souladu se zásadami stanovenými v Evropském rámci interoperability – Strategii provádění, COM/2017/0134 final.

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944 ze dne 5. června 2019 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o změně směrnice 2012/27/EU (Úř. věst. L 158, 14.6.2019, s. 125).

systému lze dále usnadnit obousměrným nabíjením (vozidlo-sít'). Všechny běžné dobíjecí body, kde jsou vozidla obvykle zaparkována na delší dobu, by proto měly podporovat inteligentní dobíjení.

- (22) Rozvoj infrastruktury pro elektrická vozidla, interakce této infrastruktury s elektrizační soustavou a práva a povinnosti různých subjektů na trhu s elektromobilitou musí být v souladu se zásadami stanovenými ve směrnici (EU) 2019/944. V tomto smyslu by provozovatelé distribučních soustav měli nediskriminačním způsobem spolupracovat s jakoukoli osobou zřizující nebo provozující veřejně přístupné dobíjecí body a členské státy by měly zajistit, aby dodávky elektřiny pro dobíjecí body mohly být předmětem smlouvy s jiným dodavatelem než se subjektem dodávajícím elektřinu do domácnosti nebo prostor, kde se tento dobíjecí bod nachází. Umožněním přístupu dodavatelů elektřiny v Unii k dobíjecím bodům by neměly být nijak dotčeny výjimky podle článku 66 směrnice (EU) 2019/944.
- (23) Zřizování a provozování dobíjecích bodů určených pro elektrická vozidla by mělo probíhat na konkurenčním trhu s otevřeným přístupem pro všechny účastníky, kteří mají zájem o zavádění nebo provozování dobíjecí infrastruktury. Důvodem k obavám jsou vzhledem k omezeným možnostem, pokud jde o alternativní umístění podél dálnic, stávající koncese, např. koncese pro konvenční čerpací stanice nebo odpočívadla, neboť mohou být uděleny na velmi dlouhou dobu a v některých případech u nich dokonce není přesně stanovené konečné datum. Členské státy by proto měly v maximální možné míře a v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2014/23¹³ usilovat o konkurenční udělování nových koncesí konkrétně pro dobíjecí stanice na stávajících dálničních odpočívadlech nebo v jejich blízkosti s cílem omezit náklady na zavádění nové infrastruktury a umožnit tak novým subjektům vstup na trh.
- (24) Transparentnost cen má zásadní význam pro zajištění plynulého a snadného dobíjení a čerpání paliva. Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli obdržet přesné informace o ceně před začátkem služby dobíjení nebo čerpání paliva. Cena by měla být sdělena jasně strukturovaným způsobem, aby koncoví uživatelé byli schopni určit různé nákladové složky.
- (25) Vznikají nové služby, zejména za účelem podpory využívání elektrických vozidel. Subjekty nabízející tyto služby, jako jsou poskytovatelé služeb mobility, by měly mít možnost působit na trhu za spravedlivých tržních podmínek. Provozovatelé dobíjecích bodů by zejména neměli žádnému z těchto poskytovatelů služeb poskytovat nepřiměřeně preferenční zacházení, například prostřednictvím neopodstatněného cenového rozlišení, které by mohlo narušit hospodářskou soutěž a v konečném důsledku vést k vyšším cenám pro spotřebitele. Vývoj na trhu s dobíjením by měla Komise monitorovat. Při přezkumu nařízení přijme Komise opatření, bude-li to vyžadovat vývoj na trhu, jako například omezení služeb pro koncové uživatele nebo obchodní praktiky, které mohou narušit hospodářskou soutěž.
- (26) Motorová vozidla na vodíkový pohon vykazují v současnosti velmi nízkou míru pronikání na trh. Vybudování dostatečné infrastruktury pro čerpání vodíku je však nezbytné k tomu, aby bylo možné začít uvádět motorová vozidla na vodíkový pohon na trh ve velkém měřítku, jak předpokládá Vodíková strategie Komise pro klimaticky neutrální Evropu¹⁴. V současné době jsou vodíkové výdejní stojany zavedeny pouze

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1).

¹⁴ COM(2020) 301 final.

v několika členských státech a z velké části nejsou vhodné pro těžká vozidla, což neumožňuje provoz vozidel na vodíkový pohon v celé Unii. Povinné cíle týkající se zavádění veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů by měly zajistit, aby byla v rámci hlavní sítě TEN-T zavedena dostatečně hustá síť vodíkových výdejních stojanů, která umožní plynulý provoz lehkých i těžkých vozidel na vodíkový pohon v celé Unii.

- (27) Vozidlům na vodíkový pohon by mělo být umožněno čerpat palivo v cílové destinaci, která se obvykle nachází v městské oblasti, nebo v její blízkosti. Aby bylo zajištěno, že bude možné čerpat palivo v destinaci alespoň v hlavních městských oblastech, měly by být veřejně přístupné čerpací stanice k dispozici ve všech městských uzlech, jak jsou definovány v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013¹⁵. V rámci městských uzlů by orgány veřejné moci měly zvážit zavedení těchto stanic v multimodálních střediscích nákladní dopravy, neboť tato střediska jsou nejen typickou cílovou destinací těžkých vozidel, ale mohla by také poskytovat vodík jiným druhům dopravy, jako je železniční a vnitrozemská lodní doprava.
- (28) V rané fázi vstupu na trh stále přetrvává určitá nejistota, pokud jde o druh vozidel, která budou uváděna na trh, a o druh technologií, které budou široce využívány. Jak je uvedeno ve sdělení Komise s názvem „Vodíková strategie pro klimaticky neutrální Evropu“¹⁶, za nejpravděpodobnější segment, pokud jde o brzké masové nasazení vodíkových vozidel, byl označen segment těžkých vozidel. Infrastruktura pro čerpání vodíku by se proto měla nejprve zaměřit na tento segment a zároveň umožnit čerpání paliva na veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanicích také lehkým vozidlům. Aby byla zajištěna interoperabilita, měly by všechny veřejně přístupné vodíkové stanice nabízet alespoň plyný vodík pod tlakem 700 barů. Při zavádění infrastruktury by měl být rovněž zohledněn nástup nových technologií, jako je kapalný vodík, který umožňuje delší jízdní dosah pro těžká vozidla a je upřednostňovanou technologickou volbou některých výrobců vozidel. Za tímto účelem by měl minimální počet vodíkových čerpacích stanic nabízet kromě plyného vodíku pod tlakem 700 barů i kapalný vodík.
- (29) V Unii je zřízena řada LNG výdejních stojanů, které již nyní poskytují páteční síť pro provoz těžkých vozidel poháněných LNG. Hlavní síť TEN-T by měla zůstat základem pro zavádění infrastruktury LNG a postupně i bio-LNG, neboť pokrývá hlavní dopravní toky a umožňuje přeshraniční propojení napříč celou Unií. Ve směrnici 2014/94/EU bylo uvedeno doporučení, aby byly tyto výdejní stojany instalovány v rámci hlavní sítě TEN-T každých 400 km, avšak k dosažení tohoto cíle stále ještě zbývá pokrýt určité omezené úseky této sítě. Dosáhnout tohoto cíle a odstranit zbývající nedostatky by měly členské státy do roku 2025, po čemž by tento cíl měl přestat platit.
- (30) Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli mít možnost platit snadno a pohodlně u všech veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, aniž by museli uzavřít smlouvu s provozovatelem daného dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu nebo s poskytovatelem služeb mobility. Pro jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva by proto všechny veřejně přístupné dobíjecí body a výdejní stojany měly přijímat platební prostředky, které jsou v Unii široce využívány, a zejména

¹⁵ 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).

¹⁶ COM(2020) 301 final.

elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby. Tento způsob jednorázové platby by měl být spotřebitelům k dispozici vždy, a to i v případě, že jsou u dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu nabízeny smluvní platby.

- (31) Dopravní infrastruktura by měla všem uživatelům, včetně osob se zdravotním postižením a starších osob, umožnit bezproblémovou mobilitu a přístupnost. Umístění všech dobíjecích a čerpacích stanic i samotné dobíjecí a čerpací stanice by v zásadě měly být navrženy tak, aby je mohla využívat co nejširší veřejnost, zejména starší osoby, osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a osoby se zdravotním postižením. To by mělo zahrnovat například zajištění dostatečného prostoru kolem parkoviště, zajištění instalace dobíjecí stanice tak, aby nebyla umístěna na nerovném povrchu, zajištění umístění tlačítek nebo obrazovky dobíjecí stanice ve vhodné výšce a zajištění vhodné hmotnosti dobíjecích a čerpacích kabelů pro snadnou manipulaci ze strany osob s omezenou silou. Kromě toho by uživatelské rozhraní souvisejících dobíjecích stanic mělo být přístupné. V tomto smyslu by se na dobíjecí a čerpací infrastrukturu měly vztahovat požadavky na přístupnost uvedené v přílohách I a III směrnice 2019/882¹⁷.
- (32) Zařízení pro odběr elektřiny z pevniny mohou sloužit námořní a vnitrozemské vodní dopravě jako zdroj čisté energie a přispět tak ke snížení dopadu námořních lodí a plavidel vnitrozemské plavby na životní prostředí. V rámci iniciativy FuelEU Maritime musí provozovatelé kontejnerových a osobních lodí dodržovat ustanovení o snížení emisí z lodí u nábřeží. Pro splnění těchto požadavků by měly povinné cíle týkající se zavádění infrastruktury zajistit, aby byly pro toto odvětví v námořních přístavech hlavní a globální síť TEN-T zabezpečeny dostatečné dodávky elektřiny z pevniny. Použití těchto cílů na všechny námořní přístavy sítě TEN-T by mezi nimi mělo zajistit rovné podmínky.
- (33) Dodávky elektřiny z pevniny by měly být přednostně zajištěny pro kontejnerové lodě a osobní lodě, jakožto kategorie lodí produkující nejvyšší množství emisí z lodí u nábřeží na jednu loď. Za účelem zohlednění charakteristických rysů poptávky různých osobních lodí u nábřeží po elektřině, jakož i provozních charakteristik přístavu, je nezbytné rozlišovat mezi požadavky týkajícími se plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních lodí a požadavky týkajícími se ostatních osobních lodí.
- (34) Tyto cíle by měly zohledňovat jednotlivé druhy obsluhovaných plavidel a příslušné objemy jejich provozu. Námořní přístavy s nízkým objemem provozu určitých kategorií lodí by měly být osvobozeny od závazných požadavků vztahujících se na odpovídající kategorie lodí na základě minimální úrovně objemu provozu, aby se zabránilo instalaci nedostatečně využitelné kapacity. Stejně tak by se tyto povinné cíle neměly zaměřovat na maximální poptávku, ale na dostatečně vysoký objem, aby se zabránilo nedostatečně využitelné kapacitě a aby byly zohledněny provozní charakteristiky přístavu. Námořní doprava je důležitým spojovacím článkem z hlediska soudržnosti a hospodářského rozvoje ostrovů v Unii. Kapacita výroby elektřiny na těchto ostrovech nemusí být vždy dostatečná k tomu, aby zohlednila poptávku po elektřině potřebnou k podpoře dodávek elektřiny z pevniny. V takovém případě by ostrovy měly být z tohoto požadavku vyňaty, dokud nebude takové

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70).

elektrické spojení s pevninou dokončeno nebo dokud nebude zajištěna dostatečná lokální kapacita vyráběná z čistých zdrojů energie.

- (35) Hlavní síť LNG výdejních stojanů v námořních přístavech by měla být k dispozici do roku 2025. LNG výdejní stojany zahrnují LNG terminály, nádrže, mobilní kontejnery, zásobovací plavidla a čluny.
- (36) Dodávka elektřiny pro letadla stojící na letišti by měla nahradit spotřebu kapalného paliva čistším zdrojem energie dodávané prostřednictvím energetické jednotky letadla (s využitím pomocné energetické jednotky) nebo pozemních energetických jednotek. To by mělo snížit emise znečišťujících látek a hluku, zlepšit kvalitu ovzduší a snížit dopad na změnu klimatu. V rámci veškeré obchodní dopravy by tak měla existovat možnost využívat na letištích síť TEN-T externí dodávky elektřiny při parkování u bran pro cestující nebo na vzdálených stáních.
- (37) V souladu s článkem 3 směrnice 2014/94/EU přijaly členské státy vnitrostátní rámce politiky vymezující jejich plány a cíle, aby se zajistilo, že budou uvedené cíle splněny. Jak posouzení vnitrostátního rámce politiky, tak hodnocení směrnice 2014/94/EU vyzdvihly potřebu stanovit vyšší cíle a lépe koordinovat přístup napříč členskými státy s ohledem na očekávané urychlení zavádění vozidel poháněných alternativními palivy, zejména elektrických vozidel. Ke splnění cílů Zelené dohody pro Evropu bude mimo jiné zapotřebí zavést alternativy fosilních paliv ve všech druzích dopravy. Stávající vnitrostátní rámce politiky by měly být revidovány tak, aby jasně popsaly, jakým způsobem se jednotlivé členské státy vypořádají s rostoucí potřebou veřejně přístupné dobíjecí a čerpací infrastruktury, jak je uvedeno v povinných cílech. Revidované rámce by se měly stejnou měrou zabývat všemi druhy dopravy, včetně těch, pro něž nejsou stanoveny žádné povinné cíle týkající zavádění příslušné infrastruktury.
- (38) Revidované vnitrostátní rámce politiky by měly obsahovat podpůrné 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. Revidované rámce by navíc měly popsat celkový vnitrostátní rámec pro plánování, povolování a pořízování takové infrastruktury, a zároveň identifikovat překážky a opatření k jejich odstranění tak, aby bylo možné dosáhnout rychlejšího zavádění příslušné infrastruktury.
- (39) Komise by měla prostřednictvím výměny informací a osvědčených postupů mezi členskými státy usnadnit rozvíjení a provádění revidovaných vnitrostátních rámců politiky jednotlivých členských států.
- (40) Za účelem podpory alternativních paliv a rozvoje související infrastruktury by měly vnitrostátní rámce politiky sestávat z podrobných strategií podpory alternativních paliv v obtížně dekarbonizovatelných sektorech, jako je letectví, námořní doprava, vnitrozemská vodní doprava, jakož i železniční doprava v těch segmentech sítě, které není možné elektrifikovat. Členské státy by měly zejména vypracovat jasné strategie pro dekarbonizaci vnitrozemské vodní dopravy v rámci sítě TEN-T v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy. Dlouhodobé dekarbonizační strategie by měly být rovněž vypracovány pro přístavy TEN-T a letiště TEN-T se zvláštním zaměřením na zavádění infrastruktury pro plavidla a letadla s nízkými a nulovými emisemi, jakož i pro železniční tratě, které nebudou elektrifikovány. Na základě uvedených strategií by Komise měla přezkoumat toto nařízení s cílem stanovit pro zmíněná odvětví více povinných cílů.

- (41) Členské státy by měly využít širokou škálu regulačních i jiných pobídek a opatření za účelem splnění povinných cílů a provedení svých vnitrostátních rámců politiky v úzké spolupráci se subjekty soukromého sektoru, které by měly při podpoře rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva plnit klíčovou úlohu.
- (42) Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES¹⁸ jsou minimální vnitrostátní podíly veřejných zakázek vyhrazeny pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi, pokud čistý autobus využívá alternativní paliva definovaná v čl. 2 bodě 3 tohoto nařízení. Vzhledem k tomu, že za účelem dosažení těchto cílů orgány a provozovatelé veřejné dopravy stále častěji přecházejí na čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi, měly by členské státy do svých vnitrostátních rámců politiky jakožto klíčový prvek zahrnout cílenou podporu a rozvoj nezbytné autobusové infrastruktury. Členské státy by měly zavést a udržovat vhodné nástroje na podporu zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury rovněž pro uzavřené vozové parky (captive fleet), zejména pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi na místní úrovni.
- (43) 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 čerpacích stanicích a o kompatibilitě jejich vozidla s různými palivy nebo dobíjecími body na trhu Unie. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o zavedení těchto informačních opatření rovněž pro vozidla, která byla uvedena na trh před 18. listopadem 2016.
- (44) 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 na všech příslušných čerpacích stanicích pro informaci zobrazeno porovnání jednotkových cen určitých alternativních paliv s konvenčními palivy v podobě „cena paliva na 100 km“.
- (45) Spotřebitelům je nutné poskytnout dostatečné informace o zeměpisném umístění, vlastnostech a službách nabízených u veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, na něž se vztahuje toto nařízení. Členské státy by proto měly zajistit, aby provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů zpřístupnili příslušná statická a dynamická data. Pokud jde o dostupnost příslušných dat souvisejících s dobíjením a čerpáním paliva a přístup k nim, měly by být stanoveny požadavky na druhy těchto dat, a to na základě výsledků opatření na podporu programu „Shromažďování dat týkajících se dobíjecích bodů / výdejních stojanů s alternativními palivy a jedinečných identifikačních kódů aktérů elektromobility“ (IDACS).
- (46) Data by měla hrát v náležitém fungování dobíjecí a čerpací infrastruktury zásadní roli. Formát, četnost a kvalita, v nichž by tato data měla být poskytována a zpřístupňována, by měly určovat celkovou kvalitu ekosystému infrastruktury pro alternativní paliva odpovídající potřebám uživatelů. Kromě toho by uvedená data měla být ve všech členských státech přístupná uceleným způsobem. Data by proto měla být poskytována v souladu s požadavky stanovenými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU¹⁹ pro vnitrostátní přístupové body.

¹⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

- (47) Je nezbytné, aby všichni aktéři působící v ekosystému elektromobility mohli snadno komunikovat prostřednictvím digitálních prostředků s cílem poskytnout koncovým uživatelům co nejkvalitnější služby. To vyžaduje, aby měli příslušní aktéři v rámci hodnotového řetězce jedinečné identifikátory. Za tímto účelem by členské státy měly ustanovit organizaci pro registraci identifikátorů (IDRO), která by vydávala a spravovala jedinečné identifikační kódy (ID) k identifikaci minimálně provozovatelů dobíjecích bodů a poskytovatelů služeb mobility. Tato organizace by měla shromažďovat informace o identifikačních kódech e-mobility, které se již v příslušném členském státě používají, vydávat v případě potřeby provozovatelům dobíjecích bodů a poskytovatelům služeb mobility nové kódy e-mobility v souladu se společnou logikou dohodnutou na úrovni Unie, podle níž jsou identifikační kódy elektromobility formátovány, umožnit výměnu a ověřování jedinečnosti těchto kódů e-mobility prostřednictvím případného budoucího společného úložiště registrovaných identifikátorů (IDRR). Komise by měla vydat technické pokyny ke zřízení takové organizace, přičemž by měla vycházet z opatření na podporu programu „Shromažďování dat týkajících se dobíjecích bodů / výdejních stojanů s alternativními palivy a jedinečných identifikačních kódů aktérů elektromobility“ (IDACS).
- (48) Pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu je v souvislosti s dodávkami elektřiny a doplňováním vodíku, methanolu a amoniaku zapotřebí zavést nové normy za účelem usnadnění a konsolidace vstupu alternativních paliv na trh, ale také normy upravující výměnu informací mezi jednotlivými plavidly a infrastrukturou.
- (49) 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 Evropská unie měla zajistit, aby technické specifikace pro námořní dopravu přijaté podle tohoto nařízení byly v souladu s mezinárodními předpisy přijatými IMO.
- (50) Technické specifikace pro interoperabilitu dobíjecích bodů a výdejních stojanů by měly být stanoveny v evropských nebo mezinárodních normách. Evropské normalizační organizace by měly přijmout evropské normy v souladu s článkem 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012²⁰. Uvedené normy by měly být založeny na aktuálních mezinárodních normách nebo případně na probíhajících mezinárodních normalizačních pracích.
- (51) Technické specifikace uvedené v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU mají zůstat v platnosti, jak je uvedeno ve zmíněné směrnici.
- (52) Při uplatňování tohoto nařízení by Komise měla vést konzultace s příslušnými expertními skupinami, zejména Fórem pro udržitelnou dopravu (STF) a Evropským fórem pro udržitelnou lodní dopravu (ESSF). Tyto odborné konzultace jsou obzvláště důležité v případech, kdy má Komise v úmyslu přijmout podle tohoto nařízení akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty.
- (53) Infrastruktura pro alternativní paliva je rychle se rozvíjející oblastí. Nedostatek společných technických specifikací představuje pro vytvoření jednotného trhu s infrastrukturou pro alternativní paliva překážku. Na Komisi by proto měla být

²⁰ 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 kterým se ruší rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12).

přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU za účelem stanovení technických specifikací pro oblasti, v nichž společné technické specifikace dosud nebyly přijaty, ale jsou nezbytné. To by mělo zahrnovat zejména komunikaci mezi elektrickým vozidlem a dobíjecím bodem, komunikaci mezi dobíjecím bodem a softwarovým řídicím systémem dobíjení (back-end), komunikaci související s roamingovou službou pro elektrická vozidla a komunikaci s elektrickou sítí. Je rovněž nezbytné definovat vhodný rámec správy a úlohy různých aktérů zapojených do ekosystému komunikace mezi vozidly a sítí. Kromě toho je třeba zohlednit vývoj v oblasti nově vznikajících technologií, jako jsou elektrické silniční systémy. Pokud jde o poskytování dat, je nutné stanovit další typy dat a technické specifikace týkající se formátu, četnosti a kvality, v nichž by tato data měla být poskytována a zpřístupňována.

- (54) Trh s alternativními palivy, a zejména s palivy s nulovými emisemi, je stále v počáteční fázi vývoje a technologie jde rychle kupředu. To by mělo pravděpodobně ovlivnit poptávku po alternativních palivech a následně po infrastruktuře pro alternativní paliva napříč různými druhy dopravy. Komise by proto měla toto nařízení přezkoumat do konce roku 2026, zejména pokud jde o stanovení cílů pro elektrické dobíjecí body pro těžká vozidla, jakož i cílů týkajících se infrastruktury pro alternativní paliva pro plavidla a letadla s nulovými emisemi ve vodní, resp. letecké dopravě.
- (55) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž podpory širokého tržního rozvoje alternativních paliv, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy jednotlivě, ale spíše jej, z důvodu potřeby opatření s cílem uspokojit poptávku po kritickém množství vozidel poháněných alternativními palivy a nákladově efektivním vývoji evropského odvětví a umožnit mobilitu vozidel poháněných alternativními palivy 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 toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (56) Směrnice 2014/94/EU by proto měla být zrušena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví povinné vnitrostátní cíle pro zavedení dostatečné infrastruktury pro alternativní paliva v Unii pro silniční vozidla, plavidla a letadla stojící na letišti. V oblasti infrastruktury pro alternativní paliva stanoví společné technické specifikace a požadavky na informace pro uživatele, poskytování dat a platební požadavky.
2. Toto nařízení stanoví pravidla pro vnitrostátní rámce politiky, které mají členské státy přijmout, včetně zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v oblastech, kde nejsou stanoveny povinné celounijní cíle, a podávání zpráv o zavádění této infrastruktury.
3. Toto nařízení zavádí mechanismus podávání zpráv s cílem stimulovat spolupráci a zajistit spolehlivé sledování pokroku. Tento mechanismus zahrnuje strukturovaný,

transparentní iterativní proces mezi Komisí a členskými státy za účelem finalizace vnitrostátních rámců politiky a jejich následného provádění a realizace odpovídajících opatření Komise.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- (1) „přístupností dat“ možnost kdykoli požadovat a obdržet data ve strojově čitelném formátu ve smyslu čl. 2 bodu 5 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962²¹;
- (2) „cenou za jednorázovou službu“ cena účtovaná provozovatelem dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu koncovému uživateli za jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva;
- (3) „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, včetně:
 - (a) „alternativních paliv pro vozidla s nulovými emisemi“:
 - elektřina,
 - vodík,
 - amoniak;
 - (b) „obnovitelných paliv“:
 - paliva z biomasy a biopaliva ve smyslu čl. 2 bodů 27 a 33 směrnice (EU) 2018/2001,
 - syntetická a parafinická paliva, včetně amoniaku, vyrobená z obnovitelné energie;
 - (c) „alternativních fosilních paliv“ pro přechodnou fázi:
 - zemní plyn, v plynné formě (stlačený zemní plyn (CNG)) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn (LNG)),
 - zkapalněný ropný plyn (LPG),
 - syntetická a parafinická paliva vyrobená z neobnovitelné energie;
- (4) „letišťem hlavní a globální sítě TEN-T“ letiště uvedené a kategorizované v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;
- (5) „řídícím orgánem letiště“ orgán ve smyslu čl. 2 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES²²;

²¹ 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 (Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21).

- (6) „automatickým ověřením“ ověření vozidla u dobíjecího bodu prostřednictvím dobíjecího konektoru nebo telematiky;
- (7) „dostupností dat“ existence dat v digitálním strojově čitelném formátu;
- (8) „bateriovým elektrickým vozidlem“ elektrické vozidlo, které je poháněno výhradně elektrickým motorem a nemá další zdroj pohonu;
- (9) „obousměrným nabíjením“ inteligentní dobíjecí provoz, při němž lze směr toku elektřiny obrátit, což umožňuje, aby elektřina proudila z baterie do dobíjecího bodu, k němuž je připojena;
- (10) „konektorem“ fyzické rozhraní mezi dobíjecím bodem a elektrickým vozidlem, přes které se elektrická energie vyměňuje;
- (11) „obchodní leteckou dopravou“ letecká doprava ve smyslu čl. 3 bodu 24 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139²³;
- (12) „kontejnerovou lodí“ loď určená výhradně k přepravě kontejnerů v nákladových prostorách a na palubě;
- (13) „smluvní platbou“ platba koncového uživatele poskytovateli služeb mobility za službu dobíjení nebo čerpání paliva na základě smlouvy mezi koncovým uživatelem a poskytovatelem služeb mobility;
- (14) „digitálně propojeným dobíjecím bodem“ dobíjecí bod, který může odesílat a přijímat informace v reálném čase, komunikovat obousměrně jak s elektrickou sítí, tak s elektrickým vozidlem, a lze jej dálkově monitorovat a řídit, včetně zahájení a ukončení procesu dobíjení a měření toků elektřiny;
- (15) „provozovatelem distribuční soustavy“ provozovatel ve smyslu čl. 2 bodu 29 směrnice (EU) 2019/944;
- (16) „dynamickými daty“ data, která se často nebo pravidelně mění;
- (17) „elektrickým silničním systémem“ fyzické zařízení podél silnice, které umožňuje přenos elektrické energie do elektrického vozidla, když je vozidlo v pohybu;
- (18) „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;
- (19) „dodávkou elektřiny pro letadla stojící na letišti“ dodávka elektřiny prostřednictvím standardizovaného pevného nebo mobilního rozhraní letadlům stojícím u brány pro cestující nebo na vzdáleném stání na letišti;
- (20) „koncovým uživatelem“ fyzická nebo právnická osoba nakupující alternativní palivo pro přímé použití ve vozidle;

²² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

- (21) „e-roamingem“ výměna dat a plateb mezi provozovatelem dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu a poskytovatelem služeb mobility, od něhož koncový uživatel nakupuje službu dobíjení;
- (22) „e-roamingovou platformou“ platforma propojující účastníky trhu, zejména poskytovatele služeb mobility a provozovatele dobíjecích bodů nebo výdejních stojanů, s cílem umožnit služby mezi nimi, včetně e-roamingu;
- (23) „evropskou normou“ evropská norma ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) č. 1025/2012;
- (24) „nákladním terminálem“ nákladní terminál ve smyslu čl. 3 písm. s) nařízení (EU) č. 1315/2013;
- (25) „hrubou prostorností“ (GT) hrubá prostornost ve smyslu čl. 3 písm. e) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757²⁴;
- (26) „těžkým vozidlem“ motorové vozidlo kategorií M2, M3, N2 nebo N3 podle definice v příloze II směrnice 2007/46/ES²⁵;
- (27) „vysoce výkonným dobíjecím bodem“ dobíjecí bod, který umožňuje přenos elektřiny do elektrického vozidla s výstupním výkonem vyšším než 22 kW;
- (28) „vysokorychlostním osobním plavidlem“ plavidlo vymezené v pravidle 1 kapitoly X úmluvy SOLAS 74, které přepravuje více než 12 cestujících;
- (29) „lehkým vozidlem“ motorové vozidlo kategorie M1 nebo N1 podle definice v příloze II směrnice 2007/46/ES;
- (30) „poskytovatelem služeb mobility“ právnická osoba, která poskytuje služby za úplatu koncovému uživateli, včetně prodeje služby dobíjení;
- (31) „běžným dobíjecím bodem“ dobíjecí bod, který umožňuje přenos elektřiny do elektrického vozidla s výstupním výkonem 22 kW nebo nižším;
- (32) „vnitrostátním přístupovým bodem“ digitální rozhraní, jak je provádí členské státy v souladu s článkem 3 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2015/962, v němž jsou určitá statická a dynamická data zpřístupněna k opakovanému použití uživatelům dat;
- (33) „provozovatelem dobíjecího bodu“ subjekt odpovědný za řízení a provoz dobíjecího bodu, který koncovým uživatelům poskytuje službu dobíjení, a to i jménem a na účet poskytovatele služeb mobility;
- (34) „provozovatelem výdejního stojanu“ subjekt odpovědný za řízení a provoz výdejního stojanu, který koncovým uživatelům poskytuje službu čerpání paliva, a to i jménem a na účet poskytovatele služeb mobility;
- (35) „osobní lodí“ loď přepravující více než 12 cestujících, včetně výletních lodí, vysokorychlostních osobních plavidel a lodí vybavených zařízeními umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď a sjet z lodí („plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících“);

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55).

²⁵ 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).

- (36) „plug-in hybridním vozidlem“ elektrické vozidlo s konvenčním spalovacím motorem kombinovaným s elektrickým pohonným systémem, které lze nabíjet z vnějšího zdroje elektrické energie;
- (37) „výstupním výkonem“ teoretický maximální výkon vyjádřený v kW, který může být poskytnut prostřednictvím dobíjecího bodu, dobíjecí stanice, dobíjecího parku nebo zařízení pro dodávku elektřiny z pevniny vozidlu nebo plavidlu připojenému k tomuto bodu, stanici, parku nebo zařízení;
- (38) „veřejně přístupnou“ infrastrukturou pro alternativní paliva infrastruktura pro alternativní paliva, která se nachází na místě nebo v prostorách přístupných široké veřejnosti bez ohledu na to, zda se daná infrastruktura pro alternativní paliva nachází na veřejném nebo soukromém pozemku, zda ohledně přístupu na toto místo či do těchto prostor platí nějaká omezení nebo podmínky, a bez ohledu na podmínky platné pro používání dané infrastruktury pro alternativní paliva;
- (39) „Kódem rychlé odezvy“ (QR kódem) kódování a vizualizace dat v souladu s normou ISO 18004;
- (40) „jednorázovým dobíjením“ služba dobíjení zakoupená koncovým uživatelem, aniž by se tento koncový uživatel musel zaregistrovat, uzavřít písemnou dohodu nebo navázat dlouhodobější obchodní vztah s provozovatelem příslušného dobíjecího bodu nad rámec pouhého nákupu služby;
- (41) „dobíjecím bodem“ pevné nebo mobilní rozhraní, které umožňuje přenos elektřiny do elektrického vozidla a které sice může mít jeden nebo více konektorů, aby vyhovovalo různým typům konektorů, ale v jednom okamžiku je schopno dobíjet pouze jedno elektrické vozidlo; vyloučena jsou zařízení s výstupním výkonem 3,7 kW nebo nižším, jejichž primárním účelem není dobíjení elektrických vozidel;
- (42) „dobíjecím bodem, dobíjecí stanicí nebo dobíjecím parkem pro lehká vozidla“ dobíjecí bod, stanice nebo park určené k dobíjení lehkých vozidel, a to buď na základě specifické konstrukce konektorů/vidlic, nebo na základě dispozic parkovací plochy přilehlé k dobíjecímu bodu, dobíjecí stanici nebo dobíjecímu parku, nebo na základě obojího;
- (43) „dobíjecím bodem, dobíjecí stanicí nebo dobíjecím parkem pro těžká vozidla“ dobíjecí bod, stanice nebo park určené k dobíjení těžkých vozidel, a to buď na základě specifické konstrukce konektorů/vidlic, nebo na základě dispozic parkovací plochy přilehlé k dobíjecímu bodu, dobíjecí stanici nebo dobíjecímu parku, nebo na základě obojího;
- (44) „dobíjecím parkem“ jedna nebo více dobíjecích stanic na jednom určitém místě;
- (45) „dobíjecí stanicí“ jediné fyzické zařízení na jednom určitém místě sestávající z jednoho nebo více dobíjecích bodů;
- (46) „službou dobíjení“ prodej nebo poskytování elektřiny, včetně souvisejících služeb, prostřednictvím veřejně přístupného dobíjecího bodu;
- (47) „procesem dobíjení“ celý proces dobíjení vozidla u veřejně přístupného dobíjecího bodu od okamžiku připojení vozidla do okamžiku jeho odpojení;
- (48) „jednorázovým čerpáním paliva“ služba čerpání paliva zakoupená koncovým uživatelem, aniž by se tento koncový uživatel musel zaregistrovat, uzavřít písemnou dohodu nebo navázat dlouhodobější obchodní vztah s provozovatelem příslušného výdejního stojanu nad rámec pouhého nákupu služby;

- (49) „výdejním stojanem“ čerpací zařízení pro poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného alternativního paliva prostřednictvím pevného nebo mobilního zařízení, které je schopno v jeden okamžik čerpat palivo pouze do jednoho vozidla;
- (50) „službou čerpání paliva“ prodej nebo poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného alternativního paliva prostřednictvím veřejně přístupného výdejního stojanu;
- (51) „procesem čerpání paliva“ celý proces čerpání paliva do vozidla u veřejně přístupného výdejního stojanu od okamžiku připojení vozidla do okamžiku jeho odpojení;
- (52) „čerpací stanicí“ jediné fyzické zařízení na jednom určitém místě sestávající z jednoho nebo více výdejních stojanů;
- (53) „regulačním orgánem“ regulační orgán určený každým členským státem podle čl. 57 odst. 1 směrnice (EU) 2019/944;
- (54) „obnovitelnou energií“ energie z obnovitelných nefosilních zdrojů ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice (EU) 2018/2001;
- (55) „plavidlem typu ro-ro pro přepravu cestujících“ plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících a je vybaveno zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď a sjet z lodi;
- (56) „bezpečným a chráněným parkovištěm“ parkovací plochy a odpočívadla uvedené v čl. 17 odst. 1 písm. b), které jsou určené pro noční parkování těžkých vozidel;
- (57) „lodí u nábřeží“ loď vyvázaná u nábřeží podle definice v čl. 3 písm. n) nařízení (EU) 2015/757;
- (58) „dodávkami elektřiny z pevniny“ poskytování elektřiny z pevniny prostřednictvím normalizovaného rozhraní námořním lodím nebo plavidlům vnitrozemské plavby u nábřeží;
- (59) „inteligentním dobíjením“ operace dobíjení, při níž je množství elektřiny přiváděné do baterie v reálném čase regulováno na základě informací získaných prostřednictvím elektronické komunikace;
- (60) „statickými daty“ data, u nichž nedochází k častým nebo pravidelným změnám;
- (61) „globální sítí TEN-T“ síť ve smyslu článku 9 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- (62) „hlavní sítí TEN-T“ síť ve smyslu článku 38 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- (63) „vnitrozemským přístavem hlavní sítě TEN-T a vnitrozemským přístavem globální sítě TEN-T“ vnitrozemský přístav hlavní nebo globální sítě TEN-T, jak jsou uvedeny a kategorizovány v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;
- (64) „námořním přístavem hlavní sítě TEN-T a námořním přístavem globální sítě TEN-T“ námořní přístav hlavní nebo globální sítě TEN-T, jak jsou uvedeny a kategorizovány v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;
- (65) „provozovatelem přenosové soustavy“ provozovatel soustavy ve smyslu čl. 2 bodu 35 směrnice (EU) 2019/944;
- (66) „městským uzlem“ městský uzel ve smyslu čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013.

Cíle pro elektrickou dobíjecí infrastrukturu pro lehká vozidla

1. Členské státy zajistí, aby:

- byly veřejně přístupné dobíjecí stanice pro lehká vozidla zaváděny úměrně k využívání lehkých elektrických vozidel;
- na jejich území byly zavedeny veřejně přístupné dobíjecí stanice pro lehká vozidla, které budou těmto vozidlům poskytovat dostatečný výstupní výkon.

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby na konci každého roku počínaje rokem uvedeným v článku 24 byly kumulativně splněny tyto cíle týkající se výstupního výkonu:

- (a) na každé bateriové elektrické lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 1 kW a
- (b) na každé plug-in hybridní lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 0,66 kW.

2. Členské státy na silniční síti na svém území zajistí minimální pokrytí veřejně přístupných dobíjecích bodů pro lehká vozidla. Za tímto účelem členské státy zajistí, aby:

- (a) podél hlavní sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká vozidla, které splňují následující požadavky:
 - i) do 31. prosince 2025 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 300 kW a zahrnovat alespoň jednu dobíjecí stanici s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
 - ii) do 31. prosince 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 600 kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
- (b) podél globální sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká vozidla, které splňují následující požadavky:
 - i) do 31. prosince 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 300 kW a zahrnovat alespoň jednu dobíjecí stanici s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
 - ii) do 31. prosince 2035 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 600 kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW.

3. Sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v písmenech a) a b).

Článek 4

Cíle pro elektrickou dobíjecí infrastrukturu pro těžká vozidla

1. Členské státy na svém území zajistí minimální pokrytí veřejně přístupných dobíjecích bodů pro těžká vozidla. Za tímto účelem členské státy zajistí, aby:
 - (a) podél hlavní sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, které splňují následující požadavky:
 - i) do 31. prosince 2025 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 1 400 kW a zahrnovat alespoň jednu dobíjecí stanici s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
 - ii) do 31. prosince 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 3 500 kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
 - (b) podél globální sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 100 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, které splňují následující požadavky:
 - i) do 31. prosince 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 1 400 kW a zahrnovat alespoň jednu dobíjecí stanici s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
 - ii) do 1. prosince 2035 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 3 500 kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
 - (c) do 31. prosince 2030 byla na každé bezpečné a chráněné parkovací ploše nainstalována alespoň jedna dobíjecí stanice pro těžká vozidla s výstupním výkonem nejméně 100 kW;
 - (d) do 31. prosince 2025 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně 600 kW, poskytovaný dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
 - (e) do 31. prosince 2030 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně 1 200 kW, poskytovaný dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW.
2. Sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v písmenech a) a b).

Dobíjecí infrastruktura

1. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích stanic jsou oprávněni nakupovat elektřinu od jakéhokoli dodavatele elektřiny z Unie, pokud s tím daný dodavatel souhlasí.
2. Provozovatelé dobíjecích bodů umožní na veřejně přístupných dobíjecích bodech, které provozují, koncovým uživatelům jednorázově dobíjet elektrická vozidla za použití platebního prostředku, který je v Unii široce využíván. Za tímto účelem:
 - (a) provozovatelé dobíjecích bodů na veřejně přístupných dobíjecích stanicích s výstupním výkonem nižším než 50 kW zavedených ode dne uvedeného v článku 24 přijímají elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby, včetně alespoň jedné z těchto možností:
 - i) čteček platebních karet;
 - ii) zařízení s bezkontaktní funkcí, která jsou alespoň schopna číst platební karty;
 - iii) zařízení využívajících internetové připojení, u nichž lze pro platební transakci konkrétně generovat a používat například QR kód;
 - (b) provozovatelé dobíjecích bodů na veřejně přístupných dobíjecích stanicích s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším zavedených ode dne uvedeného v článku 24 přijímají elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby, včetně alespoň jedné z těchto možností:
 - i) čteček platebních karet;
 - ii) zařízení s bezkontaktní funkcí, která jsou alespoň schopna číst platební karty.

Od 1. ledna 2027 provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí stanice s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším splňovaly požadavek uvedený v písmenu b).

Požadavky uvedené v písmenech a) a b) se nevztahují na veřejně přístupné dobíjecí body, které za službu dobíjení nevyžadují platbu.

3. Provozovatelé dobíjecích bodů, kteří nabízejí na jimi provozovaném veřejně přístupném dobíjecím bodě možnost automatického ověření, zajistí, aby koncoví uživatelé měli vždy právo automatické ověření nevyužít a mohli buď dobíjet své vozidlo jednorázově, jak je stanoveno v odstavci 3, nebo k dobíjení využít jiné smluvní řešení nabízené u tohoto dobíjecího bodu. Provozovatelé dobíjecích bodů mají povinnost tuto možnost transparentně zobrazit a nabízet koncovému uživateli její pohodlné využití u každého veřejně přístupného dobíjecího bodu, který provozují a kde poskytují možnost automatického ověření.
4. Ceny účtované provozovateli veřejně přístupných dobíjecích bodů musí být přiměřené, snadno a jasně srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb mobility. Tam, kde je to relevantní, může být úroveň cen diferencována pouze přiměřeným způsobem na základě objektivního odůvodnění.

5. Provozovatelé dobíjecích bodů jasně uvedou cenu za jednorázovou službu a všechny její složky na všech jimi provozovaných veřejně přístupných dobíjecích stanicích, tak aby byly koncovým uživatelům známy ještě před zahájením procesu dobíjení. Jasně uvedeny musí být alespoň tyto složky ceny, je-li to u dané dobíjecí stanice relevantní:
 - cena za dobití,
 - cena za minutu,
 - cena za kWh.
6. Ceny, které poskytovatelé služeb mobility účtují koncovým uživatelům, musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Poskytovatelé služeb mobility zpřístupní koncovým uživatelům před zahájením procesu dobíjení veškeré příslušné informace o cenách týkající se konkrétně jejich zamýšleného procesu dobíjení, a to prostřednictvím volně dostupných a široce podporovaných elektronických prostředků, s jasným rozlišením cenových složek účtovaných provozovatelem dobíjecího bodu, příslušných nákladů na e-roaming a dalších poplatků účtovaných poskytovatelem služeb mobility. Tyto poplatky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Za přeshraniční e-roaming se neuplatňují žádné poplatky navíc.
7. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby od data uvedeného v článku 24 byly všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body digitálně propojené.
8. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby od data uvedeného v článku 24 všechny jimi provozované veřejně přístupné běžné dobíjecí body umožňovaly inteligentní dobíjení.
9. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby na parkovacích plochách a odpočívadlech na silniční síti TEN-T, kde je instalována infrastruktura pro alternativní paliva, bylo zavedeno vhodné značení, aby bylo možné snadno zjistit přesné umístění infrastruktury pro alternativní paliva.
10. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů zajistí, aby všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body na stejnosměrný proud měly nainstalovaný pevný dobíjecí kabel.
11. V případech, kdy provozovatel dobíjecího bodu není zároveň vlastníkem daného bodu, mu vlastník na základě jejich vzájemného ujednání poskytne dobíjecí bod s technickými charakteristikami, které provozovateli umožní splnit povinnosti stanovené v odstavcích 1, 3, 7, 8 a 10.

Článek 6

Cíle týkající se infrastruktury pro čerpání vodíku pro silniční vozidla

1. Členské státy zajistí, aby byl na jejich území do 31. prosince 2030 zřízen minimální počet veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic.

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby byly do 31. prosince 2030 podél hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T v maximální vzájemné vzdálenosti 150 km nainstalovány veřejně přístupné vodíkové čerpací stanice s minimální kapacitou 2 t/den vybavené plnicí s tlakem nejméně 700 barů. Kapalný vodík musí být k dispozici na veřejně přístupných čerpacích stanicích v maximální vzájemné vzdálenosti 450 km.

Členské státy dále zajistí, aby do 31. prosince 2030 byla v každém městském uzlu uvedena do provozu alespoň jedna veřejně přístupná vodíková čerpací stanice. U těchto čerpacích stanic se provede analýza nejlepšího umístění, při níž se zvaží zejména jejich rozmístění v multimodálních uzlech, kde by mohly být zásobovány i jiné druhy dopravy.

2. Sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v odst. 1 druhém pododstavci.
3. Provozovatel veřejně přístupné čerpací stanice nebo v případech, kdy provozovatel není vlastníkem, vlastník této stanice na základě jejich vzájemného ujednání zajistí, aby stanice byla konstruována tak, aby sloužila lehkým i těžkým vozidlům. Provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic, které se nacházejí v nákladních terminálech, zajistí, aby byl na těchto stanicích k dispozici rovněž kapalný vodík.

Článek 7

Infrastruktura pro čerpání vodíku

1. Ode dne uvedeného v článku 24 musí všichni provozovatelé veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic, které provozují, poskytovat koncovým uživatelům možnost jednorázového čerpání paliva za použití platebního prostředku, který je v Unii široce využíván. Za tímto účelem provozovatelé vodíkových čerpacích stanic zajistí, aby všechny jimi provozované vodíkové čerpací stanice přijímaly elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby, včetně alespoň jedné z těchto možností:

- (a) čteček platebních karet;
- (b) zařízení s bezkontaktní funkcí, která jsou alespoň schopna číst platební karty.

V případech, kdy provozovatel vodíkového výdejního stojanu není zároveň vlastníkem daného stojanu, mu vlastník na základě jejich vzájemného ujednání poskytne vodíkové výdejní stojany s technickými charakteristikami, které provozovateli umožní splnit povinnosti stanovené v tomto odstavci.

2. Ceny účtované provozovateli veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů musí být přiměřené, snadno a jasně srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb mobility. Tam, kde je to relevantní, může být úroveň cen diferencována pouze na základě objektivního odůvodnění.
3. Provozovatelé vodíkových výdejních stojanů zpřístupní informace o cenách na jimi provozovaných čerpacích stanicích před zahájením procesu čerpání paliva.
4. Provozovatelé veřejně přístupných čerpacích stanic mohou zákazníkům poskytovat služby čerpání vodíku na smluvním základě, a to i jménem a na účet jiných poskytovatelů služeb mobility. Ceny, které poskytovatelé služeb mobility účtují koncovým uživatelům, musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Poskytovatelé služeb mobility zpřístupní koncovým uživatelům před zahájením

procesu dobíjení veškeré příslušné informace o cenách týkající se konkrétně jejich zamýšleného procesu dobíjení, a to prostřednictvím volně dostupných a široce podporovaných elektronických prostředků, s jasným rozlišením cenových složek účtovaných provozovatelem vodíkového výdejního stojanu, příslušných nákladů na e-roaming a dalších poplatků účtovaných poskytovatelem služeb mobility.

Článek 8

Infrastruktura pro LNG pro silniční vozidla

Členské státy do 1. ledna 2025 zajistí, aby byl zřízen přiměřený počet veřejně přístupných LNG výdejních stojanů, a to alespoň podél hlavní sítě TEN-T, s cílem umožnit provoz těžkých motorových vozidel na LNG v celé Unii, je-li po tom poptávka, ledaže by náklady byly neúměrné přínosům, včetně přínosů pro životní prostředí.

Článek 9

Cíle pro dodávky elektřiny z pevniny v námořních přístavech

1. Členské státy zajistí, aby byly v námořních přístavech k dispozici minimální dodávky elektřiny z pevniny pro námořní kontejnerové a osobní lodě. Za tímto účelem přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby do 1. ledna 2030:
 - (a) námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, v nichž za poslední tři roky zastavilo ročně průměrně více než 50 námořních kontejnerových lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby mohly uspokojit alespoň 90 % poptávky;
 - (b) námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, v nichž za poslední tři roky zastavilo ročně průměrně více než 40 plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby mohly uspokojit alespoň 90 % poptávky;
 - (c) námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, v nichž za poslední tři roky zastavilo ročně průměrně více než 25 osobních lodí jiných než plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby mohly uspokojit alespoň 90 % poptávky.
2. Při určování počtu zastávek v přístavu se neberou v úvahu tyto zastávky v přístavu:
 - (a) zastávky v přístavu, při nichž loď setrvá u nábřeží méně než dvě hodiny, přičemž tato doba se vypočítá na základě hodiny odplutí a příplutí monitorované podle článku 14 návrhu nařízení COM(2021) 562;
 - (b) zastávky v přístavu v případě lodí, které používají technologie s nulovými emisemi uvedené v příloze III návrhu nařízení COM(2021) 562;

- (c) neplánované zastávky v přístavu z důvodů bezpečnosti nebo záchrany života na moři.
- 3. Pokud se námořní přístav hlavní sítě TEN-T nebo globální sítě TEN-T nachází na ostrově, který nedisponuje přímým připojením k elektrické síti, odstavec 1 se nepoužije, dokud zde takové připojení nebude dokončeno nebo dokud zde nebude dostatečná kapacita energie z čistých zdrojů vyrobená na místě.

Článek 10

Cíle pro dodávky elektřiny z pevniny ve vnitrozemských přístavech

Členské státy zajistí, aby:

- (a) do 1. ledna 2025 bylo ve všech vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T umístěno alespoň jedno zařízení zajišťující dodávky elektřiny z pevniny plavidlům vnitrozemské plavby;
- (b) do 1. ledna 2030 bylo ve všech vnitrozemských přístavech globální sítě TEN-T umístěno alespoň jedno zařízení zajišťující dodávky elektřiny z pevniny plavidlům vnitrozemské plavby.

Článek 11

Cíle pro dodávky LNG v námořních přístavech

- 1. Členské státy zajistí, aby byl do 1. ledna 2025 v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T uvedených v odstavci 2 zřízen přiměřený počet LNG výdejních stojanů s cílem umožnit provoz námořních lodí po celé hlavní síti TEN-T. Za účelem zajištění přiměřeného pokrytí hlavní sítě TEN-T členské státy v případě nutnosti spolupracují se sousedními členskými státy.
- 2. Členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky určí námořní přístavy hlavní sítě TEN-T, které poskytují přístup k LNG výdejním stojanům uvedeným v odstavci 1, přičemž zvažují i skutečné potřeby a vývoj trhu.

Článek 12

Cíle pro dodávky elektřiny letadlům stojícím na letišti

- 1. Členské státy zajistí, aby řídicí orgány všech letišť hlavní a globální sítě TEN-T zajistily poskytování dodávek elektřiny letadlům stojícím na letišti, a to:
 - (a) do 1. ledna 2025 u všech bran pro cestující používaných pro obchodní leteckou dopravu;
 - (b) do 1. ledna 2030 na všech vzdálených stáních používaných pro obchodní leteckou dopravu.
- 2. Nejpozději k 1. lednu 2030 přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby elektřina dodávaná podle odstavce 1 pocházela z elektrické sítě nebo byla vyrobena na místě jako obnovitelná energie.

Článek 13

Vnitrostátní rámce politiky

1. Do 1. ledna 2024 každý členský stát vypracuje a zašle Komisi návrh vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu v oblasti alternativních paliv v odvětví dopravy a pro zavádění příslušné infrastruktury.

Vnitrostátní rámec politiky musí obsahovat alespoň tyto prvky:

- (a) posouzení současného stavu a budoucího vývoje trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy, a rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva, při zohlednění intermodálního přístupu k infrastruktuře pro alternativní paliva a případně přeshraniční kontinuity;
- (b) vnitrostátní obecné a specifické cíle podle článků 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 a 12, pro něž jsou v tomto nařízení stanoveny povinné vnitrostátní cíle;
- (c) vnitrostátní obecné a specifické cíle pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva související s písmeny l), m), n), o) a p) tohoto odstavce, pro něž nejsou v tomto nařízení stanoveny povinné cíle;
- (d) politiky a opatření nezbytné k tomu, aby bylo dosaženo povinných obecných a specifických cílů uvedených v písmenech b) a c) tohoto odstavce;
- (e) opatření na podporu zavádění infrastruktury pro alternativní paliva pro uzavřené vozové parky, zejména pro elektrické dobíjecí stanice a vodíkové čerpací stanice pro služby veřejné dopravy a elektrické dobíjecí stanice pro sdílené automobily (car-sharing);
- (f) opatření na podporu a usnadnění zavádění dobíjecích stanic pro lehká a těžká vozidla na soukromých místech, která nejsou veřejně přístupná;
- (g) opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva v městských uzlech, zejména pokud jde o veřejně přístupné dobíjecí body;
- (h) opatření na podporu dostatečného počtu veřejně přístupných vysoce výkonných dobíjecích bodů;
- (i) opatření nezbytná k zajištění toho, aby zavádění a provoz dobíjecích bodů, včetně zeměpisného rozložení obousměrných dobíjecích bodů, přispívaly k flexibilitě energetického systému a k pronikání elektřiny z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy;
- (j) opatření k zajištění toho, aby veřejně přístupné dobíjecí body a výdejní stojany byly přístupné starším osobám, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a osobám se zdravotním postižením dle požadavků na přístupnost uvedených v přílohách I a III směrnice 2019/882;
- (k) opatření k odstranění možných překážek, pokud jde o plánování, povolování a pořizování infrastruktury pro alternativní paliva;
- (l) plán zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na letištích s výjimkou dodávek elektřiny letadlům stojícím na letišti, zejména pro vodík a elektrické dobíjení letadel;

- (m) plán zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v námořních přístavech, zejména pro elektřinu a vodík, pro přístavní služby ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352²⁶;
 - (n) plán zavádění infrastruktury v námořních přístavech pro alternativní paliva jiná než LNG a dodávky elektřiny z pevniny pro námořní lodě, a to zejména pro vodík, amoniak a elektřinu;
 - (o) plán zavádění alternativních paliv ve vnitrozemské vodní dopravě, zejména pro vodík a elektřinu;
 - (p) plán zavádění vodíkových nebo bateriových elektrických vlaků v segmentech sítě, které nebudou elektrifikované, včetně specifikace cílů, klíčových milníků a potřebného financování.
2. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních rámcích politiky byly zohledněny potřeby různých druhů dopravy provozovaných na jejich území, včetně těch, pro něž jsou dostupné omezené alternativy fosilních paliv.
 3. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní rámce politiky v příslušných případech zohledňovaly zájmy regionálních a místních orgánů, zejména pokud jde o dobýjecí a čerpací infrastrukturu pro veřejnou dopravu, jakož i zájmy dotčených zúčastněných stran.
 4. V případě potřeby členské státy spolupracují prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky, aby zajistily soudržnost a koordinovanost opatření nezbytných k dosažení cílů tohoto nařízení. Členské státy zejména spolupracují na strategiích pro využívání alternativních paliv a zavádění odpovídající infrastruktury ve vodní dopravě. Komise je členským státům v procesu spolupráce nápomocna.
 5. Podpůrná opatření pro infrastrukturu pro alternativní paliva musí být v souladu s příslušnými pravidly státní podpory stanovenými ve Smlouvě o fungování EU.
 6. Každý členský stát zveřejní svůj návrh vnitrostátního rámce politiky a zajistí, aby byly veřejnosti poskytnuty včas a účinně příležitosti se na přípravě návrhu vnitrostátního rámce politiky podílet.
 7. Komise návrhy vnitrostátních rámců politiky posoudí a může členskému státu vydat doporučení, a to nejpozději šest měsíců po předložení návrhu vnitrostátního rámce politiky podle odstavce 1. Uvedená doporučení se mohou týkat zejména:
 - (a) úrovně ambicí obecných a specifických cílů vytyčených za účelem splnění povinností stanovených v článcích 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 a 12;
 - (b) politiky a opatření týkajících se obecných a specifických cílů členských států.
 8. Každý členský stát veškerá doporučení Komise ve svém vnitrostátním politickém rámci náležitě zohlední. Pokud se dotčený členský stát nějakým doporučením nebo jeho podstatnou částí nezabývá, poskytne Komisi písemné vysvětlení.
 9. Do 1. ledna 2025 oznámí každý členský stát Komisi svůj finální vnitrostátní rámec politiky.

²⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů (Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1).

Článek 14

Podávání zpráv

1. Každý členský stát předloží Komisi poprvé do 1. ledna 2027 a poté každé dva roky samostatnou zprávu o pokroku při provádění svého vnitrostátního rámce politiky.
2. Zprávy o pokroku obsahují informace uvedené v příloze I a případně příslušné zdůvodnění úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v článku 13.
3. Regulační orgán každého členského státu posoudí nejpozději do 30. června 2024 a poté pravidelně každé tři roky, jakým způsobem by díky zavedení a provozu dobíjecích bodů mohla elektrická vozidla ještě výrazněji přispívat k flexibilitě energetického systému, včetně jejich účasti na vyrovnávacím trhu, a k další absorpci elektřiny z obnovitelných zdrojů. Toto posouzení zohlední všechny typy veřejných i soukromých dobíjecích bodů a poskytne doporučení ohledně jejich typu, podpůrné technologie a zeměpisného rozložení, aby uživatelům usnadnilo začlenění jejich elektrických vozidel do systému. Posouzení se zpřístupní veřejnosti. Na základě výsledků posouzení členské státy v případě potřeby přijmou vhodná opatření pro zavedení dalších dobíjecích bodů a zahrnou je do své zprávy o pokroku uvedené v odstavci 1. Provozovatelé soustav toto posouzení a přijatá opatření zohlední v plánech rozvoje sítě uvedených v čl. 32 odst. 3 a článku 51 směrnice (EU) 2019/944.
4. Na základě údajů od provozovatelů přenosových soustav a provozovatelů distribučních soustav posoudí regulační orgány členských států nejpozději do 30. června 2024 a poté pravidelně každé tři roky potenciální příspěvek obousměrného nabíjení k pronikání elektřiny z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy. Toto posouzení se zpřístupní veřejnosti. Na základě výsledků posouzení přijmou členské státy v případě potřeby vhodná opatření k úpravě dostupnosti a zeměpisného rozložení obousměrných dobíjecích bodů nacházejících se na veřejných i soukromých místech a zahrnou je do své zprávy o pokroku uvedené v odstavci 1.
5. Komise přijme pokyny a šablony týkající se obsahu, struktury a formátu vnitrostátních rámců politiky a obsahu vnitrostátních zpráv o pokroku, které mají být členskými státy předloženy v souladu s čl. 13 odst. 1, a to šest měsíců po datu uvedeném v článku 24. Komise může přijmout pokyny a šablony pro usnadnění účinného uplatňování jakýchkoli dalších ustanovení tohoto nařízení v celé Unii.

Článek 15

Přezkum vnitrostátních rámců politiky a zpráv o pokroku

1. Do 1. ledna 2026 Komise posoudí vnitrostátní rámce politiky oznámené členskými státy podle čl. 13 odst. 9 a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o posouzení těchto vnitrostátních rámců politiky a jejich soudržnosti na úrovni Unie, včetně počátečního posouzení očekávané úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v čl. 13 odst. 1.
2. Komise posoudí zprávy o pokroku předložené členskými státy podle čl. 14 odst. 1 a případně vydá členským státům doporučení, aby bylo zajištěno splnění cílů a

povinností stanovených v tomto nařízení. Na základě těchto doporučení členské státy do šesti měsíců od doporučení Komise svou zprávu o pokroku aktualizují.

3. Jeden rok po předložení vnitrostátních zpráv o pokroku členskými státy podle čl. 14 odst. 1 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o svém posouzení těchto zpráv o pokroku. Ta musí obsahovat posouzení:
 - (a) pokroku dosaženého na úrovni členských států při dosahování obecných a specifických cílů;
 - (b) soudržnosti vývoje na úrovni Unie.
4. Na základě vnitrostátních rámců politiky a vnitrostátních zpráv o pokroku členských států podle čl. 13 odst. 1 a čl. 14 odst. 1 Komise zveřejní a pravidelně aktualizuje informace o vnitrostátních obecných a specifických cílech předložených každým členským státem, pokud jde o:
 - (a) počet veřejně přístupných dobíjecích bodů a stanic, zvláště pro dobíjecí body pro lehká vozidla a dobíjecí body pro těžká vozidla, a to v souladu s kategorizací uvedenou v příloze III;
 - (b) počet veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů;
 - (c) infrastrukturu pro dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
 - (d) infrastrukturu pro dodávky elektřiny letadlům stojícím na letištích hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
 - (e) počet LNG výdejních stojanů v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
 - (f) počet veřejně přístupných LNG výdejních stojanů pro motorová vozidla;
 - (g) počet veřejně přístupných CNG výdejních stojanů pro motorová vozidla;
 - (h) výdejní stojany a dobíjecí body pro jiná alternativní paliva v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní a globální sítě TEN-T;
 - (i) výdejní stojany a dobíjecí body pro jiná alternativní paliva na letištích hlavní a globální sítě TEN-T;
 - (j) výdejní stojany a dobíjecí body pro železniční dopravu.

Článek 16

Sledování pokroku

1. Do 28. února roku následujícího po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každý rok ke stejnému datu podají členské státy Komisi zprávu v souladu s požadavky přílohy III o celkovém souhrnném dobíjecím výkonu, počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů a počtu registrovaných bateriových elektrických a plug-in hybridních vozidel, která byla na jejich území v provozu k 31. prosinci předchozího roku.
2. Je-li ze zprávy uvedené v odstavci 1 tohoto článku nebo z jakýchkoli informací, které má Komise k dispozici, zřejmé, že hrozí, že členský stát nesplní své vnitrostátní cíle podle čl. 3 odst. 1, může Komise za tímto účelem vydat zjištění a požádat dotčený

členský stát, aby přijal nápravná opatření ke splnění vnitrostátních cílů. Do tří měsíců od obdržení tohoto zjištění oznámí dotčený členský stát Komisi nápravná opatření, která hodlá ke splnění cílů stanovených v čl. 3 odst. 1 přijmout. Nápravná opatření zahrnují dodatečná opatření, která členský stát přijme ke splnění cílů stanovených v čl. 3 odst. 1, a jasný harmonogram akcí, který umožní posoudit roční pokrok při plnění cílů. Pokud Komise shledá, že jsou nápravná opatření dostatečná, dotčený členský stát aktualizuje svou poslední zprávu o pokroku uvedenou v článku 14 zahrnutím těchto nápravných opatření a předloží ji Komisi.

Článek 17

Informace pro uživatele

1. Zpřístupní se relevantní, soudržné a jasné informace, pokud jde o motorová vozidla, do nichž lze pravidelně čerpat jednotlivá paliva uvedená na trh nebo je lze pravidelně dobíjet prostřednictvím dobíjecích bodů. Tyto informace se zpřístupní v příručkách k motorovým vozidlům, u výdejních stojanů a dobíjecích bodů, 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. Označení kompatibility vozidel a infrastruktury, jakož i kompatibility paliv a vozidel dle odstavce 1 musí být v souladu s technickými specifikacemi dle bodů 9.1 a 9.2 přílohy II. Odkazují-li tyto normy na grafické vyjádření, včetně systému barevného kódování, musí být takové grafické vyjádření jednoduché a snadno srozumitelné a musí být jasně viditelným způsobem umístěno:
 - (a) na příslušných čerpadlech a jejich výdejních pistolích u všech výdejních stojanů ode dne uvedení paliv na trh nebo
 - (b) v bezprostřední blízkosti všech víček palivových nádrží motorových vozidel uvedených na trh po 18. listopadu 2016, s nimiž je dané palivo kompatibilní a je pro ně doporučováno, a v příručkách pro motorová vozidla.
3. Při uvádění cen paliv na čerpacích stanicích se ve vhodných případech, zejména u elektřiny a vodíku, zobrazí pro informační účely srovnání příslušných jednotkových cen, a to podle společné metodiky pro srovnávání jednotkových cen alternativních paliv uvedené v bodě 9.3 přílohy II.
4. Pokud evropské normy stanovující technické specifikace paliva neobsahují ustanovení o označování pro účely souladu s dotčenými normami, pokud ustanovení o označování neodkazují na grafické vyjádření, včetně systému barevného kódování, nebo pokud ustanovení o označování nejsou vhodná pro dosažení cílů tohoto nařízení, může Komise pro účely jednotného provádění odstavců 1 a 2:
 - (a) pověřit evropské normalizační organizace vypracováním specifikací pro označování kompatibility;
 - (b) přijmout prováděcí akty, které stanoví grafické vyjádření, včetně systému barevného kódování, kompatibility paliv uvedených na trh Unie, která podle posouzení Komise dosahují úrovně 1 % celkového objemu prodeje ve více než jednom členském státě.
5. Dojde-li podle potřeby k aktualizaci ustanovení o označování v příslušných evropských normách, k přijetí prováděcích aktů týkajících se označování nebo

k vypracování nových evropských norem pro alternativní paliva, vztahují se odpovídající požadavky na označování na všechny výdejní stojany a dobíjecí body a na motorová vozidla registrovaná na území členských států 24 měsíců po příslušné aktualizaci nebo přijetí.

Článek 18

Poskytování dat

1. Členské státy ustanoví organizaci pro registraci identifikátorů (dále jen „IDRO“). IDRO vydává a spravuje jedinečné identifikační kódy (dále jen „ID“) pro identifikaci minimálně provozovatelů dobíjecích bodů a poskytovatelů služeb mobility, a to nejpozději jeden rok po datu uvedeném v článku 24.
2. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, případně na základě jejich dohody s vlastníky těchto bodů a stojanů příslušní vlastníci, zajistí dostupnost statických a dynamických dat o infrastruktuře pro alternativní paliva, kterou provozují, a umožní bezplatnou přístupnost uvedených dat prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů. Zpřístupní se tyto druhy dat:
 - (a) statická data veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, které provozují:
 - i) zeměpisné umístění dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu;
 - ii) počet konektorů;
 - iii) počet parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením;
 - iv) kontaktní údaje vlastníka a provozovatele dobíjecí a čerpací stanice;
 - (b) další statická data veřejně přístupných dobíjecích bodů, které provozují:
 - i) identifikační (ID) kódy minimálně provozovatelů dobíjecích bodů a poskytovatelů služeb mobility nabízejících u daného dobíjecího bodu své služby, jak je uvedeno v odstavci 1;
 - ii) druh konektoru;
 - iii) druh proudu (střídavý/stejnoseměrný);
 - iv) výstupní výkon (kW);
 - (c) dynamická data všech dobíjecích bodů a výdejních stojanů, které provozují, tj.:
 - i) provozní stav (provozní/mimo provoz);
 - ii) dostupnost (aktuálně obsazený/aktuálně volný);
 - iii) cena za jednorázovou službu.
3. Členské státy zajistí otevřeným a nediskriminačním způsobem prostřednictvím svého vnitrostátního přístupového bodu přístupnost dat všem zúčastněným stranám v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU²⁷.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem:

²⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

- (a) doplnění dalších druhů dat k těm, které jsou uvedeny v odstavci 2;
- (b) stanovení prvků týkajících se formátu, četnosti a kvality dat, v nichž mají být tato data zpřístupněna;
- (c) stanovení podrobných postupů umožňujících poskytování a výměnu dat požadovaných podle odstavce 2.

Článek 19

Společné technické specifikace

1. Běžné dobíjecí body pro elektrická vozidla, s výjimkou bezdrátových či indukčních jednotek, zavedené nebo obnovené od data uvedeného v článku 24 musí splňovat alespoň technické specifikace stanovené v bodě 1.1 přílohy II.
2. Vysoce výkonné dobíjecí body pro elektrická vozidla, s výjimkou bezdrátových či indukčních jednotek, zavedené nebo obnovené od data uvedeného v článku 24 musí splňovat alespoň technické specifikace stanovené v bodě 1.2 přílohy II.
3. Veřejně přístupné vodíkové výdejní stojany zavedené nebo obnovené od data uvedeného v článku 24 musí splňovat technické specifikace stanovené v bodech 3.1, 3.2, 3.3 a 3.4 přílohy II.
4. Zařízení pro dodávku elektřiny z pevniny pro námořní dopravu zavedená nebo obnovená od data uvedeného v článku 24 musí splňovat technické specifikace stanovené v bodech 4.1 a 4.2 přílohy II.
5. CNG výdejní stojany pro motorová vozidla zavedené nebo obnovené od data uvedeného v článku 24 musí splňovat technické specifikace stanovené v bodě 8 přílohy II.
6. V souladu s článkem 10 nařízení (EU) č. 1025/2012 může Komise požádat evropské normalizační organizace, aby vypracovaly evropské normy definující technické specifikace pro oblasti uvedené v příloze II tohoto nařízení, pro něž Komise nepřijala žádné společné technické specifikace.
7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 17 za účelem:
 - (a) doplnění tohoto článku o společné technické specifikace s cílem umožnit plnou technickou interoperabilitu dobíjecí a čerpací infrastruktury, co se týče fyzických spojení a výměny informací v oblastech uvedených v příloze II;
 - (b) změny přílohy II prostřednictvím aktualizace odkazů na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v uvedené příloze.

Článek 20

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 18 a 19 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne uvedeného v článku 24. 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 18 a 19 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 18 a 19 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 21

Postup projednávání 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 navrhovaný 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 22

Přezkum

Komise do 31. prosince 2026 toto nařízení přezkoumá a případně předloží návrh na jeho změnu.

Článek 23

1. Zrušení Směrnice 2014/94/EU se zrušuje ode dne uvedeného v článku 24.
2. Odkazy na směrnici 2014/94/EU se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze IV.

Článek 24

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*