



Rada  
Evropské unie

Brusel 3. června 2022  
(OR. fr, en)

9585/22

---

---

Interinstitucionální spis:  
2021/0223(COD)

---

---

TRANS 329  
CLIMA 238  
ECOFIN 510  
AVIATION 101  
MAR 119  
ENV 506  
ENER 229  
CODEC 795  
IND 201  
COMPET 409

#### VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

---

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Delegace

---

Č. předchozího  
dokumentu: 9111/22

Č. dok. Komise: COM(2021) 559 final

---

Předmět: Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU  
– obecný přístup

---

Delegace naleznou v příloze pro informaci znění, na jehož základě Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání dne 2. června 2022 dosáhla obecného přístupu k výše uvedenému návrhu.

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 výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>2</sup> Úř. věst. C , , s. .

- (1) Směrnice 2014/94/EU<sup>3</sup> stanovila rámec pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Sdělení Komise o uplatňování uvedené směrnice<sup>4</sup> poukazuje na nerovnoměrný rozvoj dobíjecí a čerpací infrastruktury napříč Uníí 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 (EU) 2018/2001<sup>5</sup> například stanovila cíl týkající se tržního podílu obnovitelných paliv používaných v dopravě na 14 %.
- (3) Nařízení (EU) 2019/631<sup>6</sup> a nařízení (EU) 2019/1242<sup>7</sup> již stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká 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.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> 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).

- (4) Iniciativy ReFuelEU Aviation<sup>8</sup> a FuelEU Maritime<sup>9</sup> 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 sítě 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, parafinická, plyná a kapalná paliva, nebo jejich nahrazení těmito palivy.

---

<sup>8</sup> COM(2021) 561.

<sup>9</sup> COM(2021) 562.

- (6) Tato biopaliva, parafinická 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 methan 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 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 zkapalněný methan v tomto odvětví již nebude hrát významnou roli. Paliva využívaná v dopravě, jako je zkapalněný methan, je stále více třeba dekarbonizovat například mísením se zkapalněným biomethanem nebo obnovitelnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynnými e-palivy (e-plyn), příp. jejich nahrazením těmito palivy. Tato dekarbonizovaná paliva lze využívat za pomoci stejné infrastruktury jako plynná fosilní paliva, což umožňuje postupný přechod na dekarbonizovaná paliva.
- (8) V odvětví těžké silniční dopravy jsou již nákladní vozidla poháněná zkapalněným methanem 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 plynných 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 zkapalněného methanu, která může stejným způsobem nabízet dekarbonizovaná paliva.

- (8a) Toto nařízení by mělo stanovit povinné minimální cíle pro zavádění veřejně přístupných dobíjecích nebo čerpacích infrastruktur pro silniční vozidla.
- (8b) Veřejně přístupné dobíjecí nebo čerpací body zahrnují například veřejně přístupné dobíjecí nebo čerpací body v soukromém vlastnictví, které se nacházejí na veřejných nebo soukromých pozemcích, jako jsou veřejná parkoviště nebo parkoviště supermarketů. Dobíjecí nebo čerpací bod 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 nebo čerpací body pro systémy sdílení automobilů (car-sharing) by měly být považovány za veřejně přístupné pouze tehdy, pokud výslovně umožňují přístup třetím stranám. Dobíjecí nebo čerpací body 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 nebo čerpací body.
- (8c) Dobíjecí stanice je 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.

- (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 přistavní 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. Zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury by mělo být především výsledkem soukromých tržních investic. [...]
- S výhradou požadavků práva Unie týkajících se státní podpory však členské státy mohou podporovat zavádění nezbytné infrastruktury, vyžadují-li podmínky na trhu veřejnou podporu, a to dokud nevznikne plně konkurenční trh.
- (11a) Požadavky poskytovat prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic pevný celkový výstupní výkon na každé registrované bateriové elektrické lehké vozidlo již v závislosti na konkrétních okolnostech v členském státě nemusejí být odůvodněné, mají-li nepříznivé účinky, neboť odrazují od soukromých investic, a to zejména z důvodu rizika nadměrné nabídky ve střednědobém horizontu. Toto riziko může souviset se skutečností, že byl instalován vysoký počet soukromých dobíjecích bodů, které naplní potřeby uživatelů, nebo že míra využívání veřejně přístupných dobíjecích stanic je oproti původním předpokladům nízká, takže celkový výstupní výkon, který je k dispozici prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic, dosáhl ve srovnání se skutečným využíváním těchto stanic nepřiměřeně vysoké úrovně. V takovém případě by měl mít dotčený členský stát možnost požádat o povolení uplatňovat požadavky nižší, než jak jsou stanovené v tomto nařízení, pokud jde o úroveň celkového výstupního výkonu, nebo tyto požadavky přestat uplatňovat. Podíl bateriových elektrických lehkých vozidel ve srovnání s celkovým počtem lehkých vozidel registrovaných na území členského státu by měl dosáhnout alespoň 20 %. Členský stát by měl svou žádost řádně odůvodnit.



- (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 s příslušným rozlišováním mezi hlavní sítí TEN-T a globální sítí TEN-T, cílů týkajících se infrastruktury pro dobíjení přes noc a cílů v městských uzlech nebo v jejich blízkosti, 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 zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro těžká vozidla, aby bylo zajištěno plné propojení napříč Unii. Tato infrastruktura by měla mít dostatečný výstupní výkon, aby umožňovala dobíjení vozidel během povinné přestávky řidiče. S cílem zohlednit čas potřebný pro plánování, koncipování a zavádění dobíjecí infrastruktury, což může zahrnovat rozšíření nebo modernizaci elektroenergetické sítě v určitých oblastech, nákup pozemků, environmentální povolení nebo zadávání veřejných zakázek, a s cílem přizpůsobit infrastrukturu postupnému zavádění těžkých elektrických vozidel by od roku 2025 měla být postupně zaváděna veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura pro tato vozidla s cílem obsluhovat celou síť TEN-T do roku 2030.
- (14a) Za účelem zavedení elektrické dobíjecí infrastruktury podél silniční sítě TEN-T by všechny elektrické dobíjecí stanice, které mají být nainstalovány podél silniční sítě TEN-T, měly být umístěny u silnice TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti 3 km od nejbližšího výjezdu ze silnice TEN-T.

- (14b) V některých členských státech probíhá modernizace úseků sítě TEN-T s cílem splnit požadavky stanovené v nařízení (EU) č. 1315/2013<sup>10</sup>. Při modernizaci sítě tak, aby splňovala požadavky stanovené v nařízení (EU) č. 1315/2013, by členské státy měly usilovat o zajištění toho, aby požadavky na zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury v síti TEN-T stanovené v tomto nařízení byly prováděny komplexně, s cílem zabránit uvíznutí aktiv, a způsobem zajišťujícím koordinované provádění obou nařízení.
- (15) Dobíjecí infrastruktura podél sítě TEN-T by měla být doplněna o rychlou veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu v městských uzlech nebo v jejich blízkosti. 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. Kromě rychlodobíjecích bodů podél sítě, v městských uzlech nebo v jejich blízkosti 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.

---

<sup>10</sup> 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).

- (15a) Aby se zabránilo investicím nepřiměřeným objemu provozu podél některých silnic TEN-T, měly by mít členské státy možnost stanovit, že jeden park má obsluhovat oba směry jízdy a zároveň splňovat ostatní platné požadavky, pokud jde o vzdálenost, výstupní výkon a počet dobíjecích bodů v parcích, které jsou použitelné pro jeden směr jízdy, anebo snížit celkový výstupní výkon dobíjecích parků určených pro lehká vozidla nebo těžká vozidla umístěných u silnic TEN-T s nízkým provozem lehkých vozidel či těžkých vozidel, nelze-li dobíjecí infrastrukturu odůvodnit z hlediska socioekonomických nákladů a přínosů. Za stejným účelem by členské státy měly mít rovněž možnost povolit vyšší maximální vzdálenost mezi veřejně přístupnými dobíjecími parky určenými pro lehká nebo těžká vozidla v případě silnic hlavní sítě TEN-T s velmi nízkým objemem provozu.
- (15a2) Vzhledem k ostrovní zeměpisné poloze Kypru, chybějícímu pozemnímu spojení s jinými členskými státy a pevninou a omezenému rozsahu jeho silniční sítě TEN-T má dálková těžká nákladní doprava provozovaná v tomto členském státě omezený objem. Kromě toho vzhledem k omezenému počtu ujetých kilometrů elektrických těžkých vozidel v daném členském státě za den budou jejich potřeby dobíjení většinou pokryty kapacitami dobíjení přes noc na soukromých místech, jako jsou sklady. Na Kypr by se proto vztahovaly nepřiměřené a nadbytečné povinnosti, pokud by musel na svém území zajistit minimální pokrytí veřejně přístupnými dobíjecími parky určenými pro těžká vozidla na stejné úrovni, jako je úroveň stanovená tímto nařízením, pokud jde o celkový výkon parků umístěných podél sítě TEN-T a maximální vzdálenost mezi těmito parky. Kypr by proto měl mít možnost předložit Komisi odůvodněnou žádost o povolení uplatňovat v tomto ohledu nižší požadavky za předpokladu, že tato žádost, bude-li povolena, nebude bránit provozu těžkých elektrických vozidel v daném členském státě.

- (15b) 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 směrnici 2010/31/EU, členské státy by měly při plánování zavádění veřejně přístupných dobíjecích bodů zohlednit dostupnost této soukromé infrastruktury.
- (16) Stejný význam má zavádění dobíjecí infrastruktury pro těžká vozidla 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 mohou orgány veřejné moci přijmout opatření s cílem zajistit, aby byla pro dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci zajištěna odpovídající infrastruktura.
- (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 infrastruktury<sup>11</sup>. Tyto inteligentní dobíjecí body by měly vykazovat soubor fyzických vlastností a technických specifikací (hardware a software), které jsou nezbytné pro dynamické odesílání a přijímání dat, 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 platforem, provozovatelů distribučních soustav a v neposlední řadě koncových spotřebitelů.

---

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

- (20) Inteligentní měřicí systémy, jak jsou definovány ve směrnici (EU) 2019/944<sup>12</sup>, umožňují produkci dynamických dat, což je potřebné k zajištění stability sítě a k podpoře rozumného využívání služeb dobíjení. Díky tomu, že poskytují dynamické měření energie 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 systému lze dále usnadnit obousměrným nabíjením (vozidlo-sít'). Všechny běžné dobíjecí body zřízené nebo renovované po datu použitelnosti tohoto nařízení, u nichž jsou vozidla obvykle zaparkována na delší dobu, by proto měly podporovat inteligentní dobíjení.

---

<sup>12</sup> 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).

- (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 se všemi osobami, které zřizují nebo provozují veřejně přístupné dobíjecí stanice. 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 (EU) 2014/23<sup>13</sup> 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 vstup na trh novým subjektům.

---

<sup>13</sup> 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).

- (24) Pro zajištění plynulého a snadného dobíjení a čerpání paliva má zásadní význam transparentnost cen. Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli obdržet přesné informace o ceně před začátkem služby dobíjení nebo čerpání paliva. Cena by měla být uváděna jasně strukturovaným způsobem, aby koncoví uživatelé mohli identifikovat různé složky ceny účtované provozovatelem za účelem výpočtu ceny za dobíjení a kalkulace celkových nákladů předem. Tímto požadavkem by nemělo být dotčeno právo členských států stanovit platnou jednotkovou cenu elektřiny z dobíjecí stanice v souladu se směrnicí 98/6/ES.
- (25) Vznikají nové služby na podporu využívání elektrických vozidel poskytující základ pro rozvoj služeb integrace sítě. Při rozvoji těchto služeb hrají významnou úlohu pobídka poskytované členskými státy i závazná opatření, jako je povinná roamingová kapacita určených dobíjecích stanic. 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 Evropu<sup>14</sup>. V současné době jsou vodíkové čerpací body zavedeny pouze 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 čerpacích bodů by měly zajistit, aby byla v rámci hlavní sítě TEN-T zavedena dostatečně hustá síť vodíkových čerpacích bodů, která umožní plynulý provoz lehkých i těžkých vozidel na vodíkový pohon v celé Unii. Za účelem zavedení a rozmístění infrastruktury vodíkových čerpacích stanic podél sítě TEN-T by všechny vodíkové čerpací stanice, které mají být nainstalovány podél silniční sítě TEN-T, měly být umístěny u silnice TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti 10 km od nejbližšího výjezdu ze silnice TEN-T.
- (27) Aby se zajistilo, že vozidla na vodíkový pohon budou schopna doplňovat palivo v cíli nebo nedaleko cíle, který se obvykle nachází v městské oblasti, měly by členské státy posoudit nejvhodnější umístění čerpacích stanic a v této souvislosti zvážit rozmístění těchto stanic [...] u městských uzlů definovaných v nařízení (EU) č. 1315/2013 či v jejich blízkosti nebo u multimodálních uzlů, neboť ty nejsou pouze častým cílem těžkých vozidel, ale mohly by nabízet vodík i jiným druhům dopravy, jako je železniční a vnitrozemská lodní doprava.

---

<sup>14</sup> COM(2020) 301 final.



- (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“,<sup>15</sup> 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 plynný 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.
- (29) V Unii je zřízena řada čerpacích bodů na zkapalněný methan, které již nyní zajišťují páteřní síť pro provoz těžkých vozidel s pohonem na zkapalněný methan. Hlavní síť TEN-T by měla zůstat základem pro zavádění infrastruktury pro zkapalněný methan a postupně i zkapalněný biomethan, neboť obsluhuje hlavní dopravní toky a umožňuje přeshraniční propojení napříč celou Unií. Ve směrnici 2014/94/EU bylo uvedeno doporučení, aby byly takové čerpací stanice 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.

---

<sup>15</sup> COM(2020) 301 final.

- (30) Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli mít možnost dobíjet či doplňovat palivo jednorázově a platit snadno a pohodlně u všech veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích bodů, aniž by museli uzavírat smlouvu s provozovatelem daného dobíjecího nebo výdejního bodu či s poskytovatelem služeb mobility. Pro jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva by proto všechny veřejně přístupné dobíjecí a čerpací body měly přijímat platební prostředky, které jsou v Unii široce využívány, a zejména elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby. U infrastruktur zavedených před tím, než se toto nařízení začne uplatňovat, by měl být čas uplatňování této povinnosti odložen. Tento způsob jednorázové platby by měl být spotřebitelům k dispozici vždy, a to i v případě, že jsou u dobíjecího nebo čerpacího bodu 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 ve směrnici 2019/882<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> 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).

- (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 vyvážaných 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 sítě TEN-T zabezpečeny dostatečné dodávky elektřiny z pevniny pro lodě vyvážané u nábřeží. Toto nařízení proto stanoví jasné cíle pro zavádění infrastruktury pro dodávky elektřiny z pevniny v přístavech TEN-T. Vzhledem ke skutečnosti, že členské státy uplatňují na přístavy různé modely správy, mohou členské státy rozhodnout, že infrastruktura bude v jejich přístavech zaváděna v různých termínalech v závislosti na potřebách, aby bylo těchto cílů dosaženo. Je důležité, aby zavádění v přístavech a případně mezi terminály probíhalo tam, kde má maximální návratnost investic a míra obsazenosti největší přínos pro životní prostředí (z hlediska snížení emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší).
- (33) Dodávky elektřiny z pevniny by měly být přednostně zajištěny pro námořní kontejnerové lodě a námořní osobní lodě jakožto kategorie lodí produkující nejvyšší množství emisí z lodí vyvážaných u nábřeží na jednu loď. Za účelem zohlednění charakteristických rysů poptávky po elektřině u různých osobních lodí vyvážaných u nábřeží, 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. Na námořní přístavy s nízkým objemem provozu určitých kategorií lodí podle průměrných ročních zastávek v přístavu by se neměly vztahovat závazné požadavky týkající se odpovídajících kategorií lodí na základě minimální úrovně objemu provozu, aby se zabránilo instalaci nedostatečně využívané 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.
- (34a) Při určování počtu zastávek v přístavech by neměly být započítávány krátkodobé zastávky lodí využívajících technologie s nulovými emisemi, neplánované zastávky v přístavech z důvodů bezpečnosti nebo záchrany života na moři a mimořádných okolností vyžadujících využití výroby energie na palubě v nouzových situacích představujících bezprostřední riziko pro život, loď, životní prostředí, nebo z jiných důvodů vyšší moci.
- (34b) Námořní doprava představuje důležitou vazbu pro soudržnost a hospodářský rozvoj ostrovů a nejvzdálenějších regionů v Unii, jakož i pro některá konkrétní území některých členských států, jako je Ceuta a Melilla. Kapacita výroby elektřiny na těchto ostrovech, v těchto regionech a na těchto územích nemusí být vždy dostatečná k tomu, aby zohlednila poptávku po elektřině potřebnou k podpoře dodávek elektřiny z pevniny. V takovém případě by tyto ostrovy, regiony a území měly být z tohoto požadavku vyňaty, dokud nebude elektrické spojení s pevninou, nebo případně sousedními zeměmi, dokončeno nebo dokud nebude zajištěna dostatečná lokální kapacita vyráběná z čistých zdrojů energie.

- (34c) Všechny příslušné zúčastněné strany by měly koordinovat dodávky elektřiny z pevniny pro námořní lodě s cílem usnadnit plánování a investice ve střednědobém a dlouhodobém horizontu jak na straně lodí, tak na straně přístavu, a umožnit plynulý každodenní provoz.
- (35) Do roku 2025 by měl být k dispozici odpovídající počet čerpacích bodů na zkapalněný methan v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T. Čerpací body na zkapalněný methan zahrnují terminály zkapalněného methanu, nádrže, cisternové nákladní automobily, cisternové přívěsy pro nákladní automobily, mobilní kontejnery, zásobovací plavidla a čluny.
- (35a) Zařízení zajišťující dodávky elektřiny z pevniny by měla být rovněž instalována ve vnitrozemských přístavech sítě TEN-T.
- (36) Externí dodávky elektřiny by měly nahradit letecký petrolej jako zdroj energie, stojí-li letadlo na letišti. 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 sítě TEN-T externí dodávky elektřiny při parkování u kontaktních nebo vzdálených stáních. Externí dodávky energie letadlům by mohly být zajištěny pevnými nebo mobilními pozemními zdroji energie, a to u kontaktních i vzdálených stání. Letadla by sice měla mít možnost využívat externí dodávky elektřiny u všech kontaktních i vzdálených stání používaných pro obchodní leteckou dopravu, není však nutné, aby bylo každé stání vybaveno alespoň jednou pevnou nebo mobilní pozemní energetickou jednotkou, neboť jeden zdroj elektrické energie, ať už pevný, nebo mobilní, může sloužit více stáním a může být nasazen podle provozních potřeb.

- (36a) Členské státy by měly mít možnost osvobodit letiště sítě TEN-T s méně než 10 000 komerčními lety ročně od povinnosti dodávat elektřinu letadlům parkujícím u všech vzdálených stání. Vzhledem k počtu dotčených letů nemusí být investiční náklady a náklady na údržbu pro zajištění elektřiny na vzdálených stáních na těchto letištích úměrné přínosům pro životní prostředí, zejména ve srovnání s účinnějšími investicemi do řešení emisí CO<sub>2</sub> letišť.
- (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 mohly stejnou měrou zabývat i druhy dopravy, pro něž nejsou stanoveny žádné povinné cíle týkající zavádění příslušné infrastruktury. Členské státy by měly pravidelně podávat zprávy o pokroku dosaženém při provádění tohoto revidovaného vnitrostátního rámce politiky.
- (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 pořizování 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 mohly 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 mohly 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 mohly 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 2009/33/ES<sup>17</sup> 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.
- (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“.

---

<sup>17</sup> 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).



- (45) Spotřebitelům je nutné poskytnout dostatečné informace o zeměpisném umístění, vlastnostech a službách nabízených u veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích bodů s alternativními palivy, na něž se vztahuje toto nařízení. Členské státy by proto měly zajistit, aby provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích bodů 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 / čerpacích bodů 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. Údaje by proto měly být poskytovány v souladu s požadavky stanovenými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU<sup>18</sup> pro vnitrostátní přístupové body a v příslušných aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na jejím základě, které může Komise v rámci tohoto nařízení doplnit.

---

<sup>18</sup> 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. Komise by měla vydat technické pokyny ke zřízení takové organizace, přičemž by měla vycházet z opatření na podporu programu „Shromažďování dat týkajících se dobíjecích /čerpacích bodů s alternativními palivy a jedinečných identifikačních kódů aktérů elektromobility“ (IDACS).
- (47a) Technické specifikace uvedené v příloze II směrnice 2014/94/EU mají zůstat v platnosti, jak je uvedeno ve zmíněné směrnici.
- (50) Technické specifikace pro interoperabilitu dobíjecích a čerpacích bodů by měly být stanoveny v evropských nebo mezinárodních normách. Evropské normalizační organizace by měly přijmout evropské normy v souladu s článkem 10 nařízení (EU) č. 1025/2012<sup>19</sup>. Uvedené normy by měly být založeny na aktuálních mezinárodních normách nebo případně na probíhajících mezinárodních normalizačních pracích. Za tímto účelem by evropské standardizační postupy pro infrastrukturu dobíjecích a čerpacích stanic měly rychle a včas podpořit harmonogram nezbytný pro plánování, nabídková řízení a budování infrastruktury požadované podle tohoto nařízení. Měly by být urychleny nebo zahájeny standardizační procesy pro celoevropskou harmonizovanou dobíjecí infrastrukturu pro stacionární a dynamické dobíjení.

---

<sup>19</sup> 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).

- (50a) 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.
- (50b) 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.
- (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 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 při zajištění nejvyšší úrovně ochrany kybernetické bezpečnosti a ochrany osobních údajů koncových zákazníků. 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 údajů, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o doplnění nových typů dat k údajům o veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích bodech, které mají být zpřístupněny a k dispozici podle tohoto nařízení.

- (53a) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení čl. 17 odst. 4, čl. 17 odst. 5 a čl. 18 odst. 4a tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o vypracování ustanovení o označování, formátu, četnosti a kvalitě údajů o veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích stanicích, které mají být zpřístupněny a k dispozici podle tohoto nařízení, jakož i postupu, který tuto přístupnost a dostupnost umožní.
- (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 do 31. prosince 2024 přezkoumat toto nařízení na základě zprávy o připravenosti technologií a trhu zaměřené na těžká vozidla. Měla by vzít v úvahu první náznaky preferencí trhu a zohlednit technologický a standardizační vývoj. [...] Po počátečním úplném přezkumu do 31. prosince 2026 by Komise měla každých pět let provádět pravidelný přezkum, a to i s ohledem na elektronické platební prostředky uvedené v článku 5 a prahové hodnoty pro vymezení odchylek uvedených v člancích 3 a 4.
- (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. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745<sup>20</sup> a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1444<sup>21</sup> stanoví nedatované technické normy pro určité typy infrastruktury pro alternativní paliva. Tyto normy jsou nyní datovány a uvedeny v příloze II tohoto nařízení. V důsledku toho by tato nařízení v přenesené pravomoci měla být rovněž 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 v zájmu podpory rychlejšího a soudržnějšího zavedení infrastruktury pro alternativní paliva v členských státech.

---

<sup>20</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745 ze dne 13. srpna 2019, kterým se doplňuje a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU, pokud jde o dobíjecí stanice pro motorová vozidla kategorie L, dodávky elektřiny z pevniny pro plavidla vnitrozemské plavby, dodávky vodíku pro silniční dopravu a dodávky zemního plynu pro silniční a vodní dopravu, a zrušuje nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/674, *Úř. věst L 268, 22.10.2019, s. 1.*

<sup>21</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1444 ze dne 17. června 2021, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU, pokud jde o normy pro dobíjecí stanice pro elektrické autobusy, *Úř. věst, L 313, 6.9.2021, s. 1.*

## Článek 2

### Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „přístupností dat“ možnost kdykoli požadovat a obdržet data ve strojově čitelném formátu;
- 2) „cenou za jednorázovou službu“ cena účtovaná provozovatelem dobíjecího nebo čerpacího bodu koncovému uživateli za jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva;
- 2a) „podél sítě TEN-T“ umístění elektrických dobíjecích stanic v rámci sítě TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti do 3 km od nejbližšího výjezdu ze silnice TEN-T; v případě vodíkových čerpacích stanic umístění v rámci sítě TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti do 10 km od nejbližšího výjezdu ze silnice TEN-T.
- 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) „alternativními palivy pro vozidla, plavidla nebo letadla s nulovými emisemi“:
    - elektřina,
    - vodík,
    - amoniak;
  - b) „obnovitelnými palivy“:
    - paliva z biomasy, včetně bioplynu, a biopaliva ve smyslu čl. 2 bodů 27, 28 a 33 směrnice (EU) 2018/2001<sup>22</sup>,
    - syntetická a parafinická paliva, včetně amoniaku, vyrobená z obnovitelné energie;

---

<sup>22</sup> 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).

- c) „přechodnými alternativními palivy“:
- 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;
- 3a) „kontaktním stáním pro letadla“ stanoviště ve vymezeném prostoru odbavovací plochy letiště, které je vybavené nástupním můstkem pro cestující;
- 3b) „dálkovým stáním pro letadla“ stanoviště ve vymezeném prostoru odbavovací plochy letiště, které není vybaveno nástupním můstkem pro cestující;
- 4) „letištěm hlavní a globální sítě TEN-T“ letiště uvedené a kategorizované v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013<sup>23</sup>;
- 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 nebo čerpacím bodem a elektrickým vozidlem, přes které dochází k toku paliva či elektrické energie;
- 11) „obchodní leteckou dopravou“ letecká doprava ve smyslu čl. 3 bodu 24 nařízení (EU) 2018/1139<sup>24</sup>;

---

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> 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).

- 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<sup>25</sup>;
- 16) „dynamickými daty“ data, která se často nebo pravidelně mění;
- 17) „elektroenergetickou silniční soustavou“ fyzické zařízení podél silnice, které umožňuje přenos elektrické energie do elektrického vozidla, je-li 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 parkujícím u kontaktního nebo vzdáleného stání na letišti;
- 20) „koncovým uživatelem“ fyzická nebo právnická osoba nakupující alternativní palivo pro přímé použití ve vozidle;
- 21) „e-roamingem“ výměna dat a plateb mezi provozovatelem dobíjecího nebo čerpacího bodu a poskytovatelem služeb mobility, od něhož koncový uživatel nakupuje službu dobíjení;

---

<sup>25</sup> 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).



- 22) „e-roamingovou platformou“ platforma propojující účastníky trhu, zejména poskytovatele služeb mobility a provozovatele dobíjecích nebo čerpacích bodů, 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<sup>26</sup>;
- 24) „nákladním terminálem“ nákladní terminál ve smyslu čl. 3 písm. s) nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 25) „hrubou prostorností (GT)“ hrubá tonáž ve smyslu čl. 3 písm. e) nařízení (EU) 2015/757<sup>27</sup>;
- 26) „těžkým vozidlem“ motorové vozidlo kategorií M2, M3, N2 nebo N3 podle jejich příslušných definic v čl. 4 odst. 1 písm. a) bodě ii), čl. 4 odst. 1 písm. a) bodu iii), čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu ii) a čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu iii) nařízení (EU) 2018/858<sup>28</sup>;
- 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 jejich příslušných definic v čl. 4 odst. 1 písm. a) bodě i) a v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě i) nařízení (EU) 2018/858;
- 29a) „zkapalněným metanem“ zkapalněný zemní plyn (LNG), zkapalněný bioplyn nebo syntetický LNG, včetně směsí těchto paliv;

---

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- 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 ve smyslu čl. 4 bodu 22<sup>29</sup> směrnice 2010/40/EU;
- 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 čerpacího bodu“ subjekt odpovědný za řízení a provoz čerpacího bodu, 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 lodi („plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících“);
- 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;

---

<sup>29</sup> Jak je navrženo v dokumentu COM(2021) 813 final (směrnice o inteligentních dopravních systémech).

- 39) „Kódem rychlé odezvy“ (QR kódem) kódování a vizualizace dat v souladu s normou ISO/IEC 18004:15;
- 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 jednu nebo více zásuvek, 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 stanicí 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 stanicí nebo dobíjecímu parku, nebo na základě obojího;
- 44) „dobíjecím parkem“ jedna nebo více dobíjecích stanic na jednom určitém místě;
- 45) „dobíjecí stanicí“ 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 postup 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) „čerpacím bodem“ čerpací zařízení pro poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného paliva prostřednictvím pevného nebo mobilního zařízení, které je v jednom okamžiku s to čerpat palivo pouze do jednoho vozidla, plavidla nebo letadla;
- 50) „službou čerpání paliva“ prodej nebo poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného paliva prostřednictvím veřejně přístupného čerpacího bodu;
- 51) „procesem čerpání paliva“ celý postup čerpání paliva do vozidla u veřejně přístupného čerpacího bodu od okamžiku připojení vozidla do okamžiku jeho odpojení;
- 52) „čerpací stanicí“ jediné fyzické zařízení na jednom určitém místě sestávající z jednoho nebo více čerpacích bodů;
- 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) „osobní lodí typu ro-ro“ 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 parkováním“ parkoviště a odpočívadlo uvedené v čl. 17 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) č. 1315/2013, které je určeno pro noční parkování těžkých vozidel a bylo certifikováno podle ustanovení článku 8a nařízení (ES) č. 561/2006<sup>30</sup> a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě;
- 58) „dodávkami elektřiny z pevniny“ poskytování elektřiny z pevniny prostřednictvím normalizovaného rozhraní námořním lodím nebo plavidlům vnitrozemské plavby vyvázaným u nábřeží;
- 59) „inteligentním dobíjením“ operace dobíjení, při níž je množství elektřiny přiváděné do baterie dynamicky regulováno na základě informací získaných prostřednictvím elektronické komunikace;
- 60) „statickými daty“ data, u nichž nedochází k častým nebo pravidelným změnám;

---

<sup>30</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- 61) „globální sítě TEN-T“ síť ve smyslu článku 9 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 62) „hlavní sítě 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.

### Článek 3

#### *Cíle pro elektrickou dobíjecí infrastrukturu pro lehká vozidla*

1. Členské státy zajistí, aby veřejně přístupné dobíjecí stanice na jejich území určené pro lehká vozidla byly rozmístěny úměrně využívání lehkých vozidel a aby těmto vozidlům poskytovaly dostatečný výstupní výkon.

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby na konci každého roku počínaje datem použitelnosti 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.

- 1a. Dosáhne-li podíl bateriových elektrických lehkých vozidel ve srovnání s celkovým počtem lehkých vozidel registrovaných na území členského státu nejméně 20 % a členský stát prokáže, že provádění požadavků stanovených v odst. 1 druhém pododstavci má nepříznivé účinky, neboť odrazuje od soukromých investic, a nadále již není odůvodněné, může tento členský stát předložit Komisi odůvodněnou žádost o povolení uplatňovat nižší požadavky, pokud jde o úroveň celkového výstupního výkonu, nebo o ukončení uplatňování těchto požadavků.

Komise v každém odůvodněném případě přijme do šesti měsíců rozhodnutí o této žádosti.

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 jeden dobíjecí bod 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 dva dobíjecí body 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 jeden dobíjecí bod 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 dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW.

2a. Na silnicích TEN-T může být pro oba směry jízdy zaveden jediný veřejně přístupný dobíjecí park určený pro lehká vozidla za předpokladu, že je tento park snadno přístupný z obou směrů jízdy, že je zavedeno vhodné značení a že jsou splněny požadavky stanovené v odstavci 2, pokud jde o vzdálenost, celkový výstupní výkon parku, počet bodů a výstupní výkon jednotlivých bodů, pokud jde o dva směry jízdy.

2b. Odchylně od odstavce 2a mohou členské státy stanovit, že podél silnic TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 10 000 lehkých vozidel a v případech, kdy tuto infrastrukturu nelze odůvodnit z hlediska socioekonomických nákladů a přínosů, mohou členské státy stanovit, že veřejně přístupný dobíjecí park určený pro lehká vozidla může sloužit oběma směrům jízdy a zároveň splňovat požadavky stanovené v odstavci 2, pokud jde o vzdálenost, celkový výstupní výkon parku, počet bodů a výstupní výkon jednotlivých bodů platných pro jeden směr jízdy za předpokladu, že je dobíjecí park snadno přístupný z obou směrů jízdy a že je zavedeno vhodné značení. Členské státy tyto odchylky oznámí Komisi. Každé dva roky je přezkoumají v rámci vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 14.

- 2c. Odchylně od odstavce 2 mohou členské státy podél silnic TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 10 000 lehkých vozidel, a pokud infrastrukturu nelze odůvodnit z hlediska socioekonomických nákladů a přínosů, snížit až na 50 % celkový výstupní výkon veřejně přístupného dobíjecího parku určeného pro lehká vozidla požadovaný podle odstavce 2 za předpokladu, že tento dobíjecí park slouží pouze jednomu směru jízdy a že jsou splněny ostatní požadavky stanovené v odstavci 2, pokud jde o vzdálenost, počet bodů a výkon jednotlivých bodů. Členské státy tyto odchylky oznámí Komisi. Každé dva roky je přezkoumají v rámci vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 14.
- 2d. Odchylně od požadavku týkajícího se maximální vzdálenosti 60 km mezi veřejně přístupnými dobíjecími parky pro lehká vozidla stanoveného v odst. 2 písm. a) a b) mohou členské státy podél silnic TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 4 000 lehkých vozidel povolit mezi těmito dobíjecími parky větší vzdálenost, a to až 100 km, pokud je zavedeno vhodné značení uvádějící vzdálenost mezi dobíjecími parky. Členské státy oznámí veškeré odchylky přijaté podle tohoto odstavce Komisi. Každé dva roky je přezkoumají v rámci vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 14.
- Pokud členský stát oznámil odchylku podle tohoto odstavce, považují se požadavky stanovené v odst. 2 písm. a) a b), pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, pro účely odstavců 2a, 2b a 2c za splněné.
3. Sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v odst. 2 písm. 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:
  - a01) do 31. prosince 2025 byly alespoň podél 15 % délky sítě TEN-T rozmístěny veřejně přístupné dobíjecí parky určené pro těžká vozidla v každém směru jízdy a aby každý dobíjecí park nabízel výkon nejméně 1400 kW a zahrnoval alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
  - a02) do 31. prosince 2027 budou alespoň podél 40 % délky sítě TEN-T rozmístěny veřejně přístupné dobíjecí parky určené pro těžká vozidla v každém směru jízdy a každý dobíjecí park:
    - (i) podél hlavní sítě TEN-T nabízí výstupní výkon nejméně 2800 kW a zahrnuje alespoň dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW,
    - (ii) podél globální sítě TEN-T nabízí výstupní výkon nejméně 1400 kW a zahrnuje alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
  - a) do 31. prosince 2030 byly podél hlavní sítě TEN-T v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, přičemž každý dobíjecí park by nabízel výstupní výkon nejméně 3500 kW a zahrnoval alespoň dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW; [...]

- b) do 31. prosince 2030 byly podél globální sítě TEN-T v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 100 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, přičemž každý dobíjecí park by nabízel výstupní výkon nejméně 1400 kW a zahrnoval alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
  - c) do 31. prosince 2030 byla na každé bezpečné a chráněné parkovací ploše nainstalována alespoň jedna veřejně přístupná dobíjecí stanice pro těžká vozidla s výstupním výkonem nejméně 100 kW;
  - d) do 31. prosince 2025 byly v každém městském uzlu nebo v jeho blízkosti 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 nebo v jeho blízkosti zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně 1200 kW, poskytovaný dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW.
- 1a. Výpočet procentního podílu délky sítě TEN-T podle odst. 1 písm. a01) a a02) vychází z těchto prvků:
- (a) k výpočtu jmenovatele: celková délka sítě TEN-R na území členského státu;
  - (b) k výpočtu čitatele: kumulovaná délka úseků sítě TEN-T mezi dvěma veřejně přístupnými dobíjecími parky pro těžká vozidla; úseky sítě TEN-T mezi dvěma dobíjecími parky vzdálenými více než 120 km se při výpočtu čitatele nezohledňují.

- 1b. Na silnicích TEN-T může být pro oba směry jízdy zaveden jediný veřejně přístupný dobíjecí park pro těžká vozidla za předpokladu, že je tento park snadno přístupný z obou směrů jízdy, že je zavedeno vhodné značení a že jsou splněny požadavky stanovené v odstavci 1, pokud jde o vzdálenost, celkový výstupní výkon parku, počet bodů a výstupní výkon jednotlivých bodů pro oba směry jízdy.
- 1c. Odchylně od odstavce 1b mohou členské státy stanovit, že na silnicích TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 2 000 těžkých vozidel a v případech, kdy infrastrukturu nelze odůvodnit z hlediska socioekonomických nákladů a přínosů, mohou členské státy stanovit, že veřejně přístupný dobíjecí park pro těžká vozidla může sloužit pro oba směry jízdy, přičemž splňuje požadavky stanovené v odstavci 1, pokud jde o vzdálenost, celkový výstupní výkon parku, počet bodů a výstupní výkon jednotlivých bodů platné pro jeden směr jízdy, za předpokladu, že dobíjecí park je snadno přístupný z obou směrů jízdy a že je zavedeno vhodné značení. Členské státy tyto odchylky oznámí Komisi. Každé dva roky je přezkoumají v rámci vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 14.
- 1d. Odchylně od odstavce 1 mohou členské státy podél silnic TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 2 000 těžkých vozidel a v případech, kdy infrastrukturu nelze odůvodnit z hlediska socioekonomických nákladů a přínosů, snížit až na 50 % celkový výstupní výkon veřejně přístupného dobíjecího parku pro těžká vozidla požadovaný podle odstavce 1 za předpokladu, že tento dobíjecí park slouží pouze pro jeden směr jízdy a že jsou splněny požadavky stanovené v odstavci 1, pokud jde o vzdálenost, počet bodů a výstupní výkon jednotlivých bodů. Členské státy tyto odchylky oznámí Komisi. Každé dva roky je přezkoumají v rámci vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 14.

- 1e. Odchylně od požadavku týkajícího se maximální vzdálenosti 60 km mezi veřejně přístupnými dobíjecími parky pro těžká vozidla stanoveného v odst. 1 písm. a) mohou členské státy podél silnic hlavní sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 800 těžkých vozidel povolit mezi těmito dobíjecími parky větší vzdálenost, a to až 100 km, pokud je zavedeno vhodné značení uvádějící vzdálenost mezi dobíjecími parky. Členské státy tyto odchylky oznámí Komisi. Každé dva roky je přezkoumají v rámci vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 14.

Pokud členský stát oznámil odchylku podle tohoto odstavce, považují se požadavky stanovené v odst. 1 písm. a), pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, pro účely odstavců 1b, 1c a 1d za splněné.

- 1f. Odchylně od požadavků stanovených v odst. 1 písm. a01), a02), a) a b) týkajících se celkového výkonu veřejně přístupných dobíjecích parků pro těžká vozidla a od požadavků stanovených v odst. 1 písm. a) týkajících se maximální vzdálenosti mezi těmito parky může Kypr předložit Komisi odůvodněnou žádost o povolení uplatňovat nižší požadavky, pokud jde o úroveň celkového výkonu veřejně přístupných dobíjecích parků pro těžká vozidla a/nebo o uplatnění větší maximální vzdálenosti až do 100 km mezi těmito parky, pokud tato žádost, bude-li schválena, nebude bránit provozu těžkých elektrických vozidel v uvedeném členském státě.

Komise v každém odůvodněném případě přijme do šesti měsíců rozhodnutí o této žádosti. Jakákoli výjimka udělená podle tohoto odstavce je omezena na dobu nejvýše čtyř let, po jejímž uplynutí ji Komise na odůvodněnou žádost Kypru přezkoumá.

2. Do 31. prosince 2030 sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní a globální sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v odst. 1 písm. a) a b). Před tímto datem je třeba věnovat pozornost přeshraničním úsekům a sousední členské státy vyvinou veškeré možné úsilí, aby tyto maximální vzdálenosti dodržovaly, jakmile zavedou dobíjecí infrastrukturu podél přeshraničních úseků sítě TEN-T.

## Článek 5

### *Dobíjecí infrastruktura*

2. Provozovatelé dobíjecích bodů umožní na veřejně přístupných dobíjecích bodech, které provozují, koncovým uživatelům jednorázově dobíjet elektrická vozidla.

Na dobíjecích bodech zavedených ode dne použitelnosti uvedeného v článku 24 je možné jednorázové dobíjení pomocí platebního prostředku, který je v Unii široce využíván.

Za tímto účelem provozovatelé dobíjecích bodů na těchto místech přijímají 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;
- (c) u veřejně přístupných dobíjecích bodů s výstupním výkonem nižším než 50 kW zařízení využívající internetové připojení a umožňující bezpečnou platební transakci, jako jsou zařízení, která generují specifický kód rychlé odezvy (QR kód).

Od 1. ledna 2027 provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body, včetně bodů zavedených před datem použitelnosti uvedeným v článku 24, které splňují požadavky stanovené v čl. 3 odst. 2 a jejichž výstupní výkon je 50 kW nebo vyšší, splňovaly požadavky stanovené v písmenech a) nebo b).

Jeden platební terminál nebo zařízení uvedené v druhém pododstavci může obsluhovat několik dobíjecích bodů v rámci dobíjecího parku.

Požadavky uvedené v tomto odstavci 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 2, nebo k dobíjení využít jiné smluvní řešení nabízené u daného 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 nesmějí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb mobility. Kde je to relevantní, může být úroveň cen diferencována pouze přiměřeným způsobem na základě objektivního odůvodnění.
5. Provozovatelé dobíjecích bodů viditelně zpřístupní informace o ceně za jednorázovou službu na všech jimi provozovaných veřejně přístupných dobíjecích stanicích tak, aby byly koncovým uživatelům známy ještě před zahájením procesu dobíjení. Tyto informace zahrnují všechny složky ceny, které provozovatel účtuje za účelem výpočtu ceny za dobíjení, jako je cena za proces dobíjení, cena za minutu nebo cena za kWh.  
  
Pokud jde o veřejně přístupné dobíjecí body s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším, které byly zavedeny ode dne použitelnosti uvedeného v článku 24, a pokud jde o dobíjecí body uvedené v odst. 2 třetím pododstavci, jsou tyto informace jasně uvedeny na dobíjecí stanici.
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, včetně 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. Nejpozději 1 rok od data použitelnosti uvedeného v článku 24 provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby byly všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body digitálně propojené.
8. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby všechny jimi provozované veřejně přístupné běžné dobíjecí body vybudované nebo renovované po datu použitelnosti uvedeném v článku 24 umožňovaly inteligentní dobíjení.
10. Nejpozději 1 rok od data použitelnosti uvedeného v článku 24 provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby měly všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body na stejnosměrný proud 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 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 do 31. prosince 2030 byly podél hlavní sítě TEN-T v maximální vzájemné vzdálenosti 200 km nainstalovány veřejně přístupné vodíkové čerpací stanice vybavené plnicí s tlakem nejméně 700 barů.

U těchto čerpacích stanic provedou členské státy analýzu nejlepšího umístění a zváží zejména jejich rozmístění v městských uzlech a jejich blízkosti nebo 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 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. [...]

## *Článek 7*

### *Infrastruktura pro čerpání vodíku*

1. Provozovatelé vodíkových čerpacích stanic umožní na veřejně přístupných čerpacích stanicích, které provozují, koncovým uživatelům jednorázově čerpat.

Jednorázové čerpání paliva je možné na všech veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanicích za použití platebního nástroje, který je široce využíván v Unii. Za tímto účelem provozovatelé těchto stanic přijímají 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.

Požadavky stanovené v tomto odstavci se použijí od data použitelnosti uvedeného v článku 24 pro veřejně přístupné čerpací stanice zavedené po tomto datu. U veřejně přístupných čerpacích stanic zavedených před tímto datem se tyto požadavky použijí po uplynutí šesti měsíců od uvedeného data.

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



2. Ceny účtované provozovateli veřejně přístupných vodíkových čerpacích bodů musí být přiměřené, snadno a jasně srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných vodíkových čerpacích bodů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovateli 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 čerpacích bodů 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 čerpání paliva veškeré příslušné informace o cenách týkající se konkrétně jejich zamýšleného procesu čerpání paliva, a to prostřednictvím volně dostupných a široce podporovaných elektronických prostředků, s jasným rozlišením cenových složek účtovaných provozovatelem vodíkového čerpacího bodu, příslušných nákladů na e-roaming a dalších poplatků účtovaných poskytovatelem služeb mobility.

## *Článek 8*

### *Infrastruktura pro zkapalněný methan pro silniční vozidla*

Členské státy do 1. ledna 2025 zajistí, aby byl zřízen přiměřený počet veřejně přístupných čerpacích bodů na zkapalněný methan, a to alespoň podél hlavní sítě TEN-T, s cílem umožnit provoz těžkých motorových vozidel na zkapalněný methan 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 TEN-T k dispozici minimální dodávky elektřiny z pevniny pro námořní kontejnerové lodě a námořní 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 globální sítě TEN-T, u nichž průměrný roční počet zastávek námořních kontejnerových lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5000 tun vyvážaných u nábřeží za poslední tři roky je vyšší než 100, jsou vybaveny tak, aby každý rok zajišťovaly dodávky elektřiny z pevniny pro nejméně 90 % celkového počtu zastávek námořních kontejnerových lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5000 tun vyvážaných u nábřeží v daném námořním přístavu;
  - b) Námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T, u nichž průměrný roční počet zastávek námořních plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun a námořních vysokorychlostních osobních plavidel o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun vyvážaných u nábřeží za poslední tři roky je vyšší než 40, jsou vybaveny tak, aby každý rok zajišťovaly dodávky elektřiny z pevniny pro nejméně 90 % celkového počtu zastávek námořních plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun a námořních vysokorychlostních osobních plavidel o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun vyvážaných u nábřeží v daném námořním přístavu;
  - c) Námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T, u nichž průměrný roční počet zastávek jiných námořních osobních lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun, než jsou námořní plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a námořní vysokorychlostní osobní plavidla, vyvážaných u nábřeží za poslední tři roky je vyšší než 25, jsou vybaveny tak, aby každý rok zajišťovaly dodávky elektřiny z pevniny pro nejméně 90 % celkového počtu zastávek jiných námořních osobních lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 tun, než jsou námořní plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a námořní vysokorychlostní osobní plavidla, vyvážaných u nábřeží v daném námořním přístavu.

2. Zastávky lodí uvedených v čl. 5 odst. 3 písm. a), b), c), da)<sup>31</sup> a f) [iniciativy FuelEU Maritime] se nezohledňují pro účely stanovení celkového počtu zastávek v přístavech v případě lodí, které jsou vyvázány u nábřeží v daném přístavu podle odstavce 1.
3. Nachází-li se námořní přístav hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T na ostrově, v nejbližším regionu uvedeném v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie nebo na území Ceuty a Melilly, které nedisponují přímým připojením k elektrické síti pevniny, nebo v případě nejbližšího regionu nebo Ceuty a Melilly připojením k elektrické síti sousední země, odstavec 1 se nepoužije, dokud nebude takové připojení dokončeno nebo dokud nebude na místě k dispozici dostatečná kapacita na výrobu elektřiny z nefosilních zdrojů k pokrytí potřeb ostrova, nejbližšího regionu nebo Ceuty a Melilly.

## *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.

---

<sup>31</sup> Ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. da) návrhu FuelEU Maritime zní takto:  
da) které se nemohou připojit k dodávkám elektřiny z pevniny, neboť je výjimečně ohrožena stabilita elektrické sítě z důvodu nedostatečné dostupnosti elektřiny dodávané z pevniny k uspokojení požadované poptávky lodě u nábřeží po elektrické energii;

## Článek 11

### *Cíle pro dodávky zkapalněného methanu 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 čerpacích bodů na zkapalněný methan 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 čerpacím bodům na zkapalněný methan 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 letiště hlavní a globální sítě TEN-T zajistily poskytování dodávek elektřiny letadlům stojícím na letišti, a to:
  - a) do 1. ledna 2025 na všech vzdálených stáních používaných pro obchodní leteckou dopravu;
  - b) do 1. ledna 2030 u všech vzdálených stání používaných pro obchodní leteckou dopravu.
- 1a. Členské státy mohou osvobodit letiště sítě TEN-T s méně než 10 000 komerčními lety ročně za poslední tři roky od povinnosti dodávat elektřinu letadlům parkujícím u všech vzdálených stání.
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 bez použití fosilních paliv.

## 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.

a) Vnitrostátní rámec politiky musí obsahovat alespoň tyto prvky:

- 1) 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;
- 2) 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;
- 3) politiky a opatření nezbytné k tomu, aby bylo dosaženo povinných obecných a specifických cílů uvedených v bodě 2 tohoto odstavce;
- 4) 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), pokud členský stát taková opatření plánuje nebo přijal;
- 5) opatření na podporu a usnadnění zavádění dobíjecích stanic pro lehká a těžká vozidla na soukromých místech, která nejsou veřejně přístupná, pokud členský stát taková opatření plánuje nebo přijal;
- 6) opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva v městských uzlech, zejména pokud jde o veřejně přístupné dobíjecí body, pokud členský stát taková opatření plánuje nebo přijal;

- 7) opatření na podporu dostatečného počtu veřejně přístupných vysoce výkonných dobíjecích bodů, pokud členský stát taková opatření plánuje nebo přijal;
- 7a) 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, pokud členský stát taková opatření plánuje nebo přijal;
- 8) opatření k zajištění toho, aby veřejně přístupné dobíjecí a čerpací body na alternativní paliva byly přístupné starším osobám, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a osobám se zdravotním postižením v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými ve směrnici 2019/882;
- 9) opatření k odstranění možných překážek, pokud jde o plánování, povolování, pořizování a provozování infrastruktury pro alternativní paliva, pokud členský stát taková opatření plánuje nebo přijal.

b) Vnitrostátní rámec politiky může obsahovat tyto prvky:

- 1) plán zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na letištích jiné než pro dodávky elektřiny letadlům stojícím na letišti, například pro vodík a elektrické dobíjení letadel;
- 2) plán zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v námořních přístavech, například pro elektřinu a vodík, pro přístavní služby ve smyslu nařízení (EU) 2017/352<sup>32</sup>;

---

<sup>32</sup> 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).

- 3) plán zavádění infrastruktury v námořních přístavech pro alternativní paliva jiná než zkapalněný methan a dodávky elektřiny z pevniny pro námořní lodě, například pro vodík, amoniak a elektřinu;
  - 4) plán zavádění alternativních paliv ve vnitrozemské vodní dopravě, například pro vodík a elektřinu;
  - 5) plán zavádění vodíkových nebo bateriových elektrických vlaků v segmentech sítě, které nebudou elektrifikované, včetně specifikace cílů, klíčových milníků a potřebného financování;
  - 6) vnitrostátní obecné a specifické cíle pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva související s body 1), 2), 3), 4) a 5) tohoto odstavce, pro něž nejsou v tomto nařízení stanoveny povinné cíle.
2. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních rámcích politiky byly zohledněny potřeby různých druhů dopravy provozovaných na jejich území.
  3. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní rámce politiky v příslušných případech zohledňovaly zájmy regionálních a místních orgánů, zejména pokud jde o dobíjecí 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 členskými státy v procesu spolupráce nápomocna.
  5. Podpurná 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 člácích 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 finálním vnitrostátním rámci politiky 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.

#### *Článek 14*

##### *Podávání zpráv*

1. Každý členský stát předloží Komisi poprvé do 1. ledna 2027 a poté každé dva roky samostatnou vnitrostátní zprávu o pokroku při provádění svého vnitrostátního rámce politiky.
2. Zpráva o pokroku [...] obsahuje informace uvedené v příloze I a případně příslušné zdůvodnění úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v článku 13.



3. Členské státy posoudí nejpozději do 30. června 2024 a poté pravidelně každé čtyři 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 dalšímu připojení 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. Členské státy mohou požádat regulační úřad, aby toto posouzení provedl. 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 čtyři 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 soukromých místech a zahrnou je do své zprávy o pokroku uvedené v odstavci 1.

#### *Článek 14a*

##### *Obsah, struktura a formát vnitrostátních rámců politiky a vnitrostátních zpráv o pokroku*

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 článkem 13 a čl. 14 odst. 1, a to nejpozději šest měsíců po datu použitelnosti 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 vnitrostátních 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 vnitrostátní 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 mohou členské státy do šesti měsíců od doporučení Komise svou vnitrostátní zprávu o pokroku aktualizovat.
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 vnitrostátních zpráv o pokroku. Ta musí obsahovat posouzení:
  - a) pokroku dosaženého členskými státy při dosahování obecných a specifických cílů;
  - b) soudržnosti vývoje na úrovni Unie.

4. Na základě vnitrostátních rámců politiky, vnitrostátních zpráv o pokroku a zpráv předložených členskými státy podle čl. 13 odst. 9, čl. 14 odst. 1 a čl. 16 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 čerpacích bodů;
  - 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 čerpacích bodů pro zkapalnělý metan v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
  - f) počet veřejně přístupných čerpacích bodů pro zkapalnělý metan pro motorová vozidla;
  - g) počet veřejně přístupných CNG čerpacích bodů pro motorová vozidla;
  - h) čerpací a dobíjecí body pro jiná alternativní paliva v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní a globální sítě TEN-T;
  - i) čerpací a dobíjecí body pro jiná alternativní paliva na letištích hlavní a globální sítě TEN-T;
  - j) čerpací body pro alternativní paliva a dobíjecí body pro železniční dopravu.

## Článek 16

### *Sledování pokroku*

1. Do 31. března roku následujícího po datu použitelnosti uvedeném v článku 24 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. Aniž je dotčen postup stanovený v článku 258 Smlouvy o fungování EU, je-li ze zprávy uvedené v odstavci 1 tohoto článku nebo z jakýchkoli informací, které má Komise k dispozici, zřejmé, že členský stát nesplnil své vnitrostátní cíle podle čl. 3 odst. 1, může Komise za tímto účelem vydat zjištění a doporučit dotčenému členskému státu, 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, včetně dodatečných opatření, která má členský stát v úmyslu ke splnění těchto cílů přijmout, 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 vnitrostátní 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 zpřístupňují:
  - a) v příručkách k motorovým vozidlům a na motorových vozidlech jejich výrobci podle čl. 3 odst. 40 nařízení (EU) 2018/858 při uvedení těchto vozidel na trh;
  - b) u čerpacích a dobíjecích bodů jejich provozovateli a
  - c) u prodejců motorových vozidel jejich distributory podle čl. 3 bodu 43 nařízení (EU) 2018/858.
  
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 jasné viditelným způsobem umístěno:
  - a) provozovateli čerpacího bodu u příslušných stojanů a jejich výdejních pistolích u všech čerpacích bodů, které provozují, ode dne uvedení paliv na trh;
  - b) výrobci podle čl. 3 odst. 40 nařízení (EU) 2018/858 v bezprostřední blízkosti všech víček palivových nádrží motorových vozidel uvedených na trh, 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 členské státy zajistí, aby se ve vhodných případech, zejména u elektřiny a vodíku, uvádělo 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 prostřednictvím prováděcích aktů v souladu s čl. 21 odst. 2 pro účely jednotného provádění odstavců 1 a 2:
  - a) pověřit evropské normalizační organizace vypracováním specifikací pro označování kompatibility;
  - b) stanovit 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 24 měsíců po příslušné aktualizaci nebo přijetí na všechny čerpací a dobíjecí body a na všechna motorová vozidla při jejich uvedení na trh.

## 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 použitelnosti uvedeném v článku 24.
2. Nejpozději do jednoho roku od data použitelnosti uvedeného v článku 24 provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích bodů pro alternativní paliva, případně na základě jejich dohody s vlastníky těchto bodů příslušní vlastníci, zajistí dostupnost statických a dynamických dat o infrastruktuře pro alternativní paliva, kterou provozují, nebo služeb, které jsou s takovou infrastrukturou, kterou poskytují nebo bezplatně zadávají externě, neoddělitelně spjaty. Zpřístupní se tyto druhy dat:
  - a) statická data veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích bodů pro alternativní paliva, které provozují:
    - i) zeměpisné umístění dobíjecích a čerpacích bodů pro alternativní paliva;
    - ii) počet konektorů;
    - iii) počet parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením;
    - iv) kontaktní údaje vlastníka a provozovatele dobíjecí a čerpací stanice;
    - v) otevírací doba.

- b) další statická data veřejně přístupných dobíjecích bodů, které provozují:
  - i) identifikační (ID) kódy minimálně dobíjecího bodu;
  - ii) druh konektoru;
  - iii) druh proudu (střídavý/stejnoseměrný);
  - iv) výstupní výkon (kW);
- c) dynamická data veřejně přístupných dobíjecích a čerpacích bodů pro alternativní paliva, které provozují:
  - i) provozní stav (provozní/mimo provoz);
  - ii) dostupnost (aktuálně obsazený/aktuálně volný);
  - iii) cena za jednorázovou službu.

Požadavky uvedené v písmenu c) se nevztahují na veřejně přístupné dobíjecí body, které za službu dobíjení nevyžadují platbu.

- 3. Nejpozději 15 měsíců od data použitelnosti uvedeného v článku 24 členské státy zajistí, aby data uvedená v odstavci 2 byla zpřístupněna otevřeným a nediskriminačním způsobem prostřednictvím svých vnitrostátních přístupových bodů všem zúčastněným stranám v souladu s příslušnými ustanoveními týkajícími se těchto dat v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670<sup>33</sup> a v souladu s dodatečnými doplňkovými specifikacemi, které mohou být přijaty v souladu s odstavcem 4a.
- 4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 20 za účelem doplnění druhů dat uvedených v odstavci 2 o další druhy dat o veřejně přístupných dobíjecích bodech a čerpacích bodech pro alternativní paliva, nebo o službách, které jsou s takovou infrastrukturou, kterou provozovatelé uvedené infrastruktury poskytují nebo zadávají externě, neoddělitelně spjaté, s ohledem na technologický rozvoj nebo nové služby poskytované na trhu.

---

<sup>33</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 ze dne 2. února 2022, 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 122, 25.4.2022, s. 1).



- 4a. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů přijatých v souladu s čl. 21 odst. 2:
- a) přijmout specifikace, které doplňují specifikace stanovené v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 týkajících se formátu, četnosti a kvality dat, v nichž mají být data uvedena v odstavci 2 a v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě odstavce 4 zpřístupněna;
  - b) stanovit podrobné postupy umožňující dostupnost a přístupnost dat požadovaných podle tohoto článku.

Prováděcími akty přijatými na základě tohoto odstavce není dotčena směrnice 2010/40/EU ani akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté na jejím základě.

5. Akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty uvedené v odstavcích 4 a 4a stanoví přiměřená přechodná období před tím, než se ustanovení v nich obsažená nebo jejich změny stanou závaznými pro provozovatele nebo vlastníky dobíjecích a čerpacích bodů pro alternativní paliva.

## *Článek 19*

### *Společné technické specifikace*

1. Musí být splněny technické specifikace stanovené v příloze 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 20 za účelem změny a doplnění přílohy II:

- (a) zavedením technických specifikací pro oblasti uvedené ve zmíněné příloze s cílem umožnit plnou technickou interoperabilitu dobíjecí a čerpací infrastruktury, co se týče fyzických spojení, výměny informací a přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v těchto oblastech;
- (b) prostřednictvím aktualizace odkazů na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v uvedené příloze.

Mají-li se tyto akty v přenesené pravomoci vztahovat na stávající infrastruktury, vycházejí z analýzy nákladů a přínosů předložené Evropskému parlamentu a Radě spolu s těmito akty v přenesené pravomoci.

8. Akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 7 stanoví přiměřená přechodná období před tím, než se technické specifikace v nich obsažené nebo jejich změny stanou pro infrastrukturu závaznými. [...]

## *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 od data použitelnosti 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.
- 3a. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
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.

## Článek 22

### Přezkum

1. Komise do 31. prosince 2024 ustanovení tohoto nařízení týkající se těžkých vozidel přezkoumá a případně předloží návrh na změnu tohoto nařízení [...]. Na podporu tohoto přezkumu předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o technologické připravenosti a připravenosti trhu zaměřenou na těžká vozidla. Tato zpráva zohlední první náznaky preferencí trhu. Zohlední rovněž technologický a standardní vývoj, jehož bylo do uvedeného data dosaženo, a vývoj očekávaný v krátkodobém horizontu, zejména pokud jde o normy pro dobíjení a čerpání paliva a technologie, jako jsou normy pro vysoce výkonné dobíjecí body, elektrické silniční systémy (ERS) a kapalný vodík. Pokud jde o vodíkové čerpací stanice, Komise dále posoudí datum uvedené v čl. 6 odst. 1 s ohledem na vývoj technologií a trhu, potřebu stanovit minimální kapacitu těchto stanic, jakož i význam a datum rozšíření požadavků na zavádění vodíkových čerpacích stanic na globální síť TEN-T.
2. Komise do 31. prosince 2026 a poté každých pět let toto nařízení přezkoumá a případně předloží návrh na jeho změnu. Komise zejména přezkoumá, zda jsou elektronické platební prostředky uvedené v čl. 5 odst. 2 stále vhodné. Posoudí rovněž, zda jsou prahové hodnoty dopravy uvedené v čl. 3 odst. 2b a 2c a v čl. 4 odst. 1c a 1d stále relevantní vzhledem k očekávanému nárůstu podílu bateriových elektrických vozidel ve srovnání s celkovým vozovým parkem vozidel provozovaných v Unii.

[...]

## Článek 23

### Zrušení

1. Směrnice 2014/94/EU, nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745 a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1444 se zrušují s účinkem od data použitelnosti 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*.

Použije se od 6 měsíců od vstupu v platnost.

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*

---

**Podávání zpráv**

Vnitrostátní zpráva o pokroku uvedená v čl. 14 odst. 1 nařízení musí obsahovat alespoň tyto prvky:

1. stanovení cílů
  - a) prognózy zavedení vozidel k 31. prosinci 2025, 2030 a 2035 týkající se:
    - lehkých silničních vozidel, samostatně vozidel na bateriový elektrický pohon, plug-in hybridní pohon a vodíkový pohon,
    - těžkých silničních vozidel, samostatně vozidel na bateriový elektrický pohon a vodíkový pohon;
  - b) cíle k 31. prosinci 2025, 2030 a 2035 týkající se:
    - elektrické dobíjecí infrastruktury pro lehká vozidla: počet dobíjecích stanic a výstupní výkon (klasifikace dobíjecích stanic podle přílohy III tohoto nařízení),
    - případně rozvoje veřejně nepřístupných dobíjecích stanic pro lehká vozidla, [...] elektrické dobíjecí infrastruktury pro těžká vozidla: počet dobíjecích stanic a výstupní výkon,
    - případně rozvoje veřejně nepřístupných dobíjecích stanic pro těžká vozidla,
    - vodíkových čerpacích stanic: počet čerpacích stanic, kapacita čerpacích stanic a poskytovaný konektor,
    - silničních čerpacích stanic pro zkapalněný methan: počet čerpacích stanic a kapacita stanic,
    - čerpacích bodů se zkapalněným methanem v námořních přístavech hlavní a globální sítě TEN-T, včetně umístění (přístavu) a kapacity na jeden přístav,
    - dodávek elektřiny z pevniny v námořních přístavech hlavní a globální sítě TEN-T, včetně přesného umístění (přístavu) a kapacity každého zařízení v daném přístavu,
    - dodávek elektřiny z pevniny ve vnitrozemských přístavech hlavní a globální sítě TEN-T, včetně umístění (přístavu) a kapacity,
    - dodávek elektřiny pro letadla stojící na letišti, počet zařízení na jedno letiště hlavní a globální sítě TEN-T,

- případně dalších vnitrostátních obecných a specifických cílů, pro něž neexistují celounijní povinné vnitrostátní cíle. U infrastruktury pro alternativní paliva v přístavech, na letištích a na železničních musí být uvedeno umístění a kapacita/velikost příslušného zařízení;
2. míry využití: u kategorií uvedených v bodě 1 písm. b) podávání zpráv o využívání zmíněné infrastruktury;
  3. úroveň dosažení cílů stanovených pro zavádění alternativních paliv u různých druhů dopravy (silniční, železniční, vodní a letecké):
    - případně úroveň dosažení cílů týkajících se zavádění infrastruktury uvedených v bodě 1 písm. b) pro všechny druhy dopravy, zejména pro elektrické dobíjecí stanice, elektroenergetická silniční soustava (je-li to relevantní), vodíkové čerpací stanice, dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech, doplňování zkapalněného methanu v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T, další infrastrukturu pro alternativní paliva v přístavech, dodávky elektřiny letadlům stojícím na letišti,
    - u dobíjecích bodů, s upřesněním poměru veřejné a soukromé infrastruktury,
    - zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v městských uzlech;
  - 3a. přezkum odchylky podle čl. 3 odst. 2b;
  4. právních opatření: informace o právních opatřeních, která mohou sestávat z právních předpisů a správních opatření na podporu vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva, mezi něž patří stavební povolení, povolení na parkovací místa, certifikace environmentálního profilu podniků a koncese na čerpací stanice;
  5. informace o politických opatřeních na podporu provádění vnitrostátního rámce politiky, včetně:
    - přímých pobídek k nákupu dopravních prostředků využívajících alternativní paliva nebo k budování infrastruktury,
    - dostupnosti daňových pobídek na podporu dopravních prostředků využívajících alternativní paliva a příslušné infrastruktury,
    - využívání veřejných zakázek k podpoře alternativních paliv, včetně společného zadávání zakázek,
    - nefinančních pobídek na straně poptávky, například přednostního přístupu do oblastí s omezeným přístupem, předpisů o parkování a vyhrazených dopravních pruhů;

6. veřejná podpora zavádění a výroby, včetně:
- veřejných finančních prostředků každoročně přidělených na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, rozlišených podle druhu alternativního paliva a dopravy (silniční, železniční, vodní a letecká),
  - veřejných finančních prostředků každoročně přidělených na podporu výrobních závodů pro technologie alternativních paliv, rozlišených podle druhu alternativního paliva,
  - posouzení jakýchkoliv zvláštních potřeb během počáteční fáze zavádění infrastruktur pro alternativní paliva;
7. výzkumu, technologického vývoje a demonstrací: roční veřejný rozpočet přidělený na podporu výzkumu, technologického rozvoje a demonstrací týkajících se alternativních paliv.



**Technické specifikace**

**1. Technické specifikace pro dodávky elektřiny v silniční dopravě**

1.1. Běžné dobíjecí body pro motorová vozidla:

- běžné dobíjecí body na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017.
- běžné dobíjecí body na stejnosměrný proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň konektory kombinovaného nabíjecího systému typu Combo 2, jak je popsáno v normě EN 62196-3:2014.

1.2. Vysoce výkonné dobíjecí body pro motorová vozidla:

- vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017,
- vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň konektory kombinovaného nabíjecího systému typu Combo 2, jak je popsáno v normě EN 62196-3:2014.

1.4. Dobíjecí body pro motorová vozidla kategorie L:

- [...] veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud vyhrazené pro elektrická vozidla kategorie L s výkonem do 3,7 kW musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň jedním z těchto prvků:
  - a) zásuvky nebo přípojky vozidel typu 3A, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017 (pro dobíjení v režimu 3);
  - b) zásuvky vyhovující normě IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (pro dobíjení v režimu 1 nebo 2);
- veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud vyhrazené pro elektrická vozidla kategorie L s výkonem vyšším než 3,7 kW musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkami nebo přípojkami vozidel typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017.

- 1.5. Běžné a vysoce výkonné dobíjecí body pro elektrické autobusy:
- běžné a vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud pro elektrické autobusy musí být vybaveny alespoň konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017.
  - běžné a vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud pro elektrické autobusy musí být vybaveny alespoň konektory kombinovaného nabíjecího systému typu Combo 2, jak je popsáno v normě EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Automatizované zařízení kontaktního rozhraní pro elektrické autobusy při vodivém dobíjení v režimu 4 podle normy EN 61851-23-1:2020 musí být vybaveno alespoň mechanickým a elektrickým rozhraním, jak je definováno v normě EN 50696:2021, pokud jde o:
- zařízení pro automatizované připojení instalované na infrastruktuře (pantografový sběrač)
  - zařízení pro automatizované připojení instalované na střeše vozidla
  - zařízení pro automatické připojení instalované pod vozidlem
  - zařízení pro automatické připojení instalované na infrastruktuře a připojené k boku nebo ke střeše vozidla.
- 1.6. Technické specifikace týkající se konektoru pro dobíjení těžkých vozidel (dobíjení stejnosměrným proudem).
- 1.7. Technické specifikace pro indukční statické bezdrátové dobíjení osobních automobilů a lehkých vozidel.
- 1.8. Technické specifikace pro indukční statické bezdrátové dobíjení těžkých vozidel.
- 1.9. Technické specifikace pro indukční dynamické bezdrátové dobíjení osobních automobilů a lehkých vozidel.
- 1.10. Technické specifikace pro indukční dynamické bezdrátové dobíjení těžkých vozidel.
- 1.11. Technické specifikace pro indukční statické bezdrátové dobíjení elektrických autobusů.
- 1.12. Technické specifikace pro indukční dynamické bezdrátové dobíjení elektrických autobusů.
- 1.13. Technické specifikace pro elektroenergetickou silniční soustavu týkající se nadzemního zdroje dynamického napájení prostřednictvím pantografového sběrače pro těžká vozidla.

- 1.14. Technické specifikace pro elektroenergetickou silniční soustavu týkající se pozemního zdroje dynamického napájení prostřednictvím vodivých kolejnic pro osobní automobily, lehká vozidla a těžká vozidla.
  - 1.15. Technické specifikace pro výměnu baterií u motorových vozidel kategorie L.
  - 1.16. Je-li to technicky možné, technické specifikace pro výměnu baterií u osobních automobilů a lehkých vozidel.
  - 1.17. Je-li to technicky možné, technické specifikace pro výměnu baterií u těžkých vozidel.
  - 1.18. Technické specifikace pro dobíjecí stanice za účelem zajištění přístupu uživatelům se zdravotním postižením.
- 2. Technické specifikace pro výměnu informací v ekosystému dobíjení elektrických vozidel**
- 2.1. Technické specifikace týkající se komunikace mezi elektrickým vozidlem a dobíjecím bodem (komunikace vozidlo–sít’).
  - 2.2. Technické specifikace týkající se komunikace mezi dobíjecím bodem a řídicím systémem dobíjecího bodu (back-end komunikace).
  - 2.3. Technické specifikace týkající se komunikace mezi provozovatelem dobíjecího bodu, poskytovateli služeb elektromobility a e-roamingovými platformami.
  - 2.4. Technické specifikace týkající se komunikace mezi provozovatelem dobíjecího bodu a provozovateli distribuční soustavy.
- 3. Technické specifikace pro dodávky vodíku pro silniční dopravu**
- 3.1. Venkovní vodíkové čerpací body na plyný vodík používaný jako palivo v motorových vozidlech musí splňovat alespoň požadavky na interoperabilitu popsané v normě EN 17127:2020.
  - 3.2. Jakostní charakteristika vodíku vydávaného vodíkovými čerpacími body pro motorová vozidla musí splňovat požadavky popsané v normě EN 17124:2022. V ní jsou rovněž popsány metody pro zajištění požadované kvality vodíku [...].
  - 3.3. Palivový algoritmus musí splňovat požadavky normy EN 17127:2020.
  - 3.4. Jakmile se uzavřou postupy certifikace přípojek podle normy EN ISO 17268:2020, musí přípojky pro motorová vozidla pro doplňování plyného vodíku vyhovovat alespoň této normě.
  - 3.5. Technické specifikace konektorů pro čerpací body na plyný (stlačený) vodík pro těžká vozidla.
  - 3.6. Technické specifikace konektorů pro čerpací body vydávající zkapalněný vodík pro těžká vozidla.

### **3a. Technické specifikace pro metan v silniční dopravě**

- 3a.1. Čerpací body na stlačený zemní plyn (CNG) pro motorová vozidla musí splňovat plnicí tlak (provozní tlak) 20,0 MPa (200 bar) při 15 °C. Je povolen maximální palivový tlak 26,0 MPa s „kompenzací teploty“, jak je uvedeno v normě EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Profil konektoru musí splňovat požadavky předpisu EHK OSN č. 110 odkazujícího na normu EN ISO 14469:2017 část I a II).
- 3a.3. Čerpací body na zkapalněný metan pro motorová vozidla musí splňovat plnicí tlak nižší, než je maximální přípustný pracovní tlak nádrže vozidla, jak je uvedeno v normě EN ISO 16924:2018 „Plnicí stanice pro zemní plyn – LNG stanice pro plnění vozidel“. Kromě toho musí profil konektoru splňovat normu EN ISO 12617:2017 „Silniční vozidla – konektor pro doplňování zkapalněného zemního plynu (LNG) –3,1 MPa konektor“.

### **4. Technické specifikace pro dodávky elektřiny pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu**

- 4.1. Dodávka elektřiny z pevniny pro námořní lodě, včetně návrhu, instalace a zkoušení systémů, musí splňovat alespoň technické specifikace normy IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 pro vysokonapěťové břehové přípojky.
- 4.1a. Zástrčky, zásuvky a spřahovače lodí pro vysokonapěťové břehové přípojky musí splňovat alespoň technickou specifikaci uvedenou v normě IEC 62613-1:2019.
- 4.2. Dodávky elektřiny z pevniny pro plavidla vnitrozemské plavby musí v závislosti na energetických požadavcích splňovat alespoň normu EN 15869-2:2019 nebo normu EN 16840:2017.
- 4.3. Technické specifikace pro dobíjecí body umožňující námořním lodím dobíjení baterií elektřinou z pevniny, včetně interkonektivity a interoperability systémů pro námořní lodě.
- 4.4. Technické specifikace pro dobíjecí body umožňující plavidlům vnitrozemské plavby dobíjení baterií elektřinou z pevniny, včetně interkonektivity a interoperability systémů pro plavidla vnitrozemské plavby.
- 4.5. Technické specifikace pro síťové komunikační rozhraní mezi plavidlem a přístavem v rámci automatizované dodávky elektřiny z pevniny a systémů dobíjení baterií pro námořní lodě.
- 4.6. Technické specifikace pro síťové komunikační rozhraní mezi plavidlem a přístavem v rámci automatizované dodávky elektřiny z pevniny a systémů dobíjení baterií pro plavidla vnitrozemské plavby.
- 4.7. Je-li to technicky možné, technické specifikace pro výměnu a dobíjení baterií plavidel vnitrozemské plavby na pevninských stanicích.

- 5. Technické specifikace pro doplňování vodíku pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu**
- 5.1. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování plynného (stlačeného) vodíku pro námořní lodě na vodíkový pohon.
  - 5.2. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování plynného (stlačeného) vodíku pro plavidla vnitrozemské plavby na vodíkový pohon.
  - 5.3. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování zkapalněného vodíku pro námořní lodě na vodíkový pohon.
  - 5.4. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování zkapalněného vodíku pro plavidla vnitrozemské plavby na vodíkový pohon.
- 6. Technické specifikace pro doplňování methanolu pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu**
- 6.1. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování [...] methanolu pro námořní lodě poháněné methanolem.
  - 6.2. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování [...] methanolu pro plavidla vnitrozemské plavby poháněná methanolem.
- 7. Technické specifikace pro doplňování amoniaku pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu**
- 7.1. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování [...] amoniaku pro námořní lodě poháněné amoniakem.
  - 7.2. Technické specifikace pro čerpací body a doplňování [...] amoniaku pro plavidla vnitrozemské plavby poháněná amoniakem.
- 8. Technické specifikace pro čerpací body na zkapalněný methan pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu**
- 8.1. Čerpací body na zkapalněný methan pro námořní lodě, na které se nevztahuje Mezinárodní předpis pro stavbu a vybavení lodí hromadně přepravujících zkapalněné plyny (předpis IGC), musí splňovat alespoň normu EN ISO 20519:2017.
  - 8.2. Čerpací body na zkapalněný methan pro plavidla vnitrozemské plavby musí splňovat alespoň normu EN ISO 20519:2017 (části 5.3 až 5.7), a to pouze pro účely interoperability.

## **9. Technické specifikace týkající se označování paliv**

- 9.1. Štítek „Paliva – Identifikace kompatibility vozidla – Grafické vyjádření informací pro spotřebitele“ musí být v souladu alespoň s normou EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. „Identifikace kompatibility vozidel a infrastruktur – Grafické vyjádření informací pro zákazníky na dobíjecím místě pro elektromobily“ musí být v souladu alespoň s normou EN 17186:2019.
- 9.3. Společná metodika pro srovnávání jednotkových cen alternativních paliv stanovená prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/732.

**Požadavky na podávání zpráv o zavádění elektrických vozidel a veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury**

1. Členské státy musí své zprávy o zavádění elektrických vozidel rozčlenit takto:
  - bateriová elektrická vozidla, samostatně pro kategorie M1, N1, M2/3 a N2/3
  - plug-in hybridní vozidla, samostatně pro kategorie M1, N1, M2/3 a N2/3
2. Členské státy musí své zprávy o zavádění veřejně přístupných dobíjecích bodů rozčlenit takto:

Kategorie	Díličí kategorie	Maximální výstupní výkon	Definice podle článku 2 tohoto nařízení
Kategorie 1 (střídavý proud)	Dobíjecí bod se střídavým proudem, jednofázovým, s pomalým dobíjením	$P < 7,4 \text{ kW}$	Běžný dobíjecí bod
	Dobíjecí bod se střídavým proudem, třífázovým, se středně rychlým dobíjením	$7,4 \text{ kW} \leq P < 22 \text{ kW}$	
	Dobíjecí bod se střídavým proudem, třífázovým, s rychlým dobíjením	$P > 22 \text{ kW}$	Vysoce výkonný dobíjecí bod
Kategorie 2 (stejnoseměrný proud)	Dobíjecí bod se stejnosměrným proudem s pomalým dobíjením	$P < 50 \text{ kW}$	
	Dobíjecí bod se stejnosměrným proudem s rychlým dobíjením	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Úroveň 1 – dobíjecí bod se stejnosměrným proudem s velmi rychlým dobíjením	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Úroveň 2 – dobíjecí bod se stejnosměrným proudem s velmi rychlým dobíjením	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Následující údaje musí být poskytovány samostatně pro veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu určenou pro lehká vozidla a těžká vozidla:
  - počet dobíjecích bodů, který se vykazuje pro každou jednotlivou kategorii uvedenou v bodě 2,
  - počet dobíjecích stanic podle stejné kategorizace jako u dobíjecích bodů, [...]
  - celkový agregovaný výstupní výkon dobíjecích stanic.

**Srovnávací tabulka**

Směrnice 2014/94/EU	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 3
Článek 2	Článek 2
–	Článek 3
–	Článek 4
Článek 4	Článek 5
–	Článek 6
–	Článek 7
Čl. 6 odst. 4	Článek 8
–	Článek 9
–	Článek 10
Čl. 6 odst. 1	Článek 11
–	Článek 12
Článek 3	Článek 13
Článek 10	Články 14, 15, 16
Článek 7	Článek 17
	Článek 18
	Článek 19
Článek 8	Článek 20
Článek 9	Článek 21
	Článek 22
Článek 11	Článek 23
–	Článek 24
Článek 12	Článek 25
Článek 13	