



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

Brusel 13. července 2023
(OR. en)

2021/0223 (COD)

PE-CONS 25/23

TRANS 176
CLIMA 231
ECOFIN 402
AVIATION 99
MAR 70
ENV 459
ENER 225
IND 224
COMPET 407
CODEC 782

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

Předmět: NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o zavádění
infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/...

ze dne ...

o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 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 předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem³,

¹ Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 138.

² Úř. věst. C 270, 13.7.2022, s. 38.

³ Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. července 2023 [(Úř. věst. ...)/(dosud nezveřejněný v Úředním věstníku)].

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU¹ stanovila rámec pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Ve sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvaném „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (dále jen „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“) se poukazuje na nerovnoměrný rozvoj dobíjecí a čerpací infrastruktury napříč Uníí a na nedostatečnou interoperabilitu a nízkou 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. Tyto rozdíly brání vytvoření komplexní a úplné sítě infrastruktury pro alternativní paliva v celé Unii.
- (2) Unijní právo již stanovilo cíle pro obnovitelná paliva. Například směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001² stanoví cíl dosáhnout tržního podílu obnovitelných paliv používaných v dopravě ve výši 14 %.

¹ 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)

² 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).

- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631¹ a (EU) 2019/1242² již stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla, jakož i pro některá nová těžká vozidla. Uvedená nařízení by měla urychlit zavedení zejména vozidel s nulovými emisemi a vytvořit tak poptávku po dobíjecí a čerpací infrastruktuře. Je důležité, aby nařízení (EU) 2019/631 a (EU) 2019/1242 spolu s tímto nařízením zajistila soudržný rámec pro používání a zavádění alternativních paliv v silniční dopravě.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu a nařízení Evropského parlamentu a Rady ¹⁺ (EU) 2023/... by měla podpořit výrobu a zavádění udržitelných alternativních paliv v letecké a námořní dopravě. Ačkoli se požadavky týkající se využívání udržitelných leteckých paliv mohou do značné míry opřít o stávající čerpací infrastrukturu, jsou zapotřebí investice do dodávek elektřiny pro stojící letadla. Nařízení (EU) 2023/...⁺⁺ stanoví požadavky zejména pro využívání elektřiny z pevniny, které lze splnit pouze tehdy, bude-li v přístavech transevropské dopravní sítě (sítě TEN-T) zavedena vhodná úroveň těchto dodávek. Tato nařízení však neobsahují žádné požadavky týkající se palivové infrastruktury, ačkoli jsou takové požadavky předpokladem pro dosažení cílů.

¹ Nařízení (EU) 2023/... Evropského parlamentu a Rady ze dne ... o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L..., ..., s. ...).

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení uvedené v dokumentu PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)) a v poznámce pod čarou uveďte číslo, datum a příslušný odkaz na Úřední věstník.

⁺⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení obsaženého v dokumentu PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (5) Proto by všechny druhy dopravy měly být upraveny v rámci jediného právního aktu, který by měl zohlednit rozmanitost alternativních paliv. Využívání technologií pohonu s nulovými emisemi se v různých druzích dopravy a v různých členských státech nachází v odlišných fázích vývoje. Zejména v odvětví silniční dopravy dochází k rychlému zavádění bateriových elektrických vozidel a plug-in hybridních vozidel. Na trhu jsou rovněž k dispozici vozidla na vodíkový pohon. Kromě toho jsou v současnosti v rámci různých projektů a pro první komerční využití zaváděny menší vodíkové a bateriové elektrické lodě a vlaky na vodíkový pohon, přičemž se očekává, že v nadcházejících letech dojde k jejich plnému komerčnímu nasazení. Naproti tomu odvětví letecké a lodní dopravy budou i nadále závislá na kapalných a plynných palivech, protože se očekává, že řešení pohonu s nulovými a nízkými emisemi bude uvedeno na trh přibližně až okolo roku 2030, nebo i později, zejména v odvětví letecké dopravy, přičemž plné komerční nasazení si vyžádá jistý čas. Fosilní plynná nebo kapalná paliva lze využít pouze tehdy, budou-li jasně začleněna do jednoznačného dekarbonizačního plánu, který je v souladu s dlouhodobým cílem klimatické neutrality Unie, což vyžaduje jejich mísení s obnovitelnými palivy, jako jsou biometan, pokročilá biopaliva nebo obnovitelná a nízkouhlíková syntetická, parafinická, plynná a kapalná paliva, nebo jejich nahrazení těmito palivy.

- (6) Tato biopaliva a syntetická a parafinická paliva nahrazující motorovou naftu, benzin a tryskové palivo lze vyrábět z různých vstupních surovin a lze je přimíchávat do fosilních paliv ve velmi vysokém poměru. Uvedená paliva jsou obzvláště důležitá pro snížení emisí skleníkových plynů v odvětví letecké a námořní dopravy, u nichž se očekává pomalejší proces elektrifikace. Technicky jsou tato paliva po menších úpravách kompatibilní se současnými technologiemi vozidel. Pro vnitrozemskou vodní a námořní dopravu na krátké vzdálenosti je možné použít kromě jiného i obnovitelný metanol. Syntetická a parafinická paliva mají potenciál snížit využívání zdrojů fosilních paliv v odvětví dopravy. Všechna tato paliva mohou být distribuována, skladována a využívána za pomoci stávající infrastruktury nebo v případě potřeby za pomoci infrastruktury stejného druhu.

- (7) Zkapalněný metan 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. Používání zkapalněného metanu z fosilních zdrojů by však mělo být v námořní dopravě postupně a co nejdříve ukončeno a jako jeho náhrada by měly být využity udržitelnější alternativy. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu poukazuje na to, že námořní lodě s nulovými emisemi budou připraveny k uvedení na trh do roku 2030 a že se projekty pro tyto lodě již uskutečňují. Očekává se, že přeměna flotily bude z důvodu dlouhé životnosti námořních lodí probíhat postupně. Oproti situaci v námořní dopravě se pro vnitrozemskou lodní dopravu, která operuje obvykle s menšími plavidly a na kratší vzdálenosti, technologie pohonu s nulovými emisemi, jako je vodík a elektřina, stávají rozvinutými technologiemi, a proto se u nich očekává rychlejší vstup na trh. Tyto technologie pohonu s nulovými emisemi by však mohly sehrát důležitou úlohu v námořní dopravě coby měřítko pro řešení založená na pohonu s nulovými emisemi. Očekává se, že zkapalněný metan již nebude hrát v tomto odvětví významnou roli. Paliva využívaná v dopravě, jako je zkapalněný metan, je stále více třeba dekarbonizovat mísením s nebo nahrazením takových pohonných hmot například zkapalněným biometanem nebo obnovitelnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynnými e-palivy (e-plyn). Tato dekarbonizovaná paliva lze využívat za pomoci stejné infrastruktury jako fosilní plynná paliva, což umožní postupný přechod na dekarbonizovaná paliva.

- (8) V odvětví těžké silniční dopravy jsou technologie pro zkapalněný metan dostatečně rozvinuté. Společné scénáře, z nichž vychází Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a sdělení Komise ze dne 17. září 2020 nazvané „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030 – Investice do klimaticky neutrální budoucnosti ve prospěch našich občanů“ („plán dosažení cíle v oblasti klimatu“), jakož i revidované modelové scénáře balíčku „Fit for 55“ naznačují určitou omezenou úlohu plyných paliv, která budou v silniční dopravě těžkých vozidel, a zejména v segmentu dálkové dopravy, stále více dekarbonizována. Kromě toho se očekává, že vozidla poháněná zkapalněným ropným plynem (LPG) a stlačeným zemním plynem (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 pro zkapalněný metan, která může stejným způsobem dodávat dekarbonizovaná paliva.
- (9) Toto nařízení by mělo stanovit závazné minimální cíle pro zavádění veřejně přístupné dobíjecí a čerpací infrastruktury pro silniční vozidla.

- (10) Dobíjecí stanice je fyzickým zařízením pro dobíjení elektrických vozidel. Každá dobíjecí stanice má teoretický maximální výkon vyjádřený v kW a alespoň jeden dobíjecí bod, který může sloužit vždy pouze jednomu vozidlu. Počet dobíjecích bodů na dobíjecí stanici určuje počet vozidel, která lze na této stanici v určitém okamžiku současně dobíjet. Je-li v určitém okamžiku na dobíjecí stanici dobíjeno více vozidel najednou, je maximální výstupní výkon do jednotlivých dobíjecích bodů distribuován tak, že je výkon poskytovaný každým jednotlivým dobíjecím bodem nižší než výstupní výkon dobíjecí stanice. Dobíjecí park sestává z jedné nebo více dobíjecích stanic v konkrétním místě, případně i z přilehlých vyhrazených parkovišť. Pokud jde o cíle stanovené v tomto nařízení pro dobíjecí parky, minimální výstupní výkon požadovaný pro dobíjecí parky by mohl být zajištěn jednou nebo více dobíjecími stanicemi.

- (11) Veřejně přístupné dobíjecí body nebo výdejní stojany zahrnují například veřejně přístupné dobíjecí body nebo výdejní stojany v soukromém vlastnictví, které se nacházejí na veřejných nebo soukromých pozemcích, jako jsou veřejná parkoviště nebo parkoviště supermarketů. Dobíjecí bod nebo výdejní stojan nacházející se na soukromém pozemku, který je přístupný veřejnosti, by měl být považován za veřejně přístupný i v případech, kdy je přístup omezen na určitou skupinu uživatelů, například na zákazníky. Dobíjecí body nebo výdejní stojany určené pro systémy sdílení automobilů (car-sharing) by měly být považovány za veřejně přístupné pouze tehdy, pokud výslovně umožňují přístup třetím stranám. Dobíjecí body nebo výdejní stojany umístěné na soukromých pozemcích, na něž je přístup povolen pouze vymezenému a určitému okruhu osob, jako jsou parkoviště v kancelářských budovách, k nimž mají přístup pouze zaměstnanci nebo oprávněné osoby, by neměly být považovány za veřejně přístupné dobíjecí body nebo výdejní stojany.
- (12) Za účelem zvýšení pohodlí spotřebitelů je důležité, aby provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů nebo výdejních stojanů zajistili, aby otevírací doba těchto míst a doba dostupnosti jejich služeb plně odpovídaly potřebám koncových uživatelů.

- (13) Zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury pro lehká elektrická vozidla není v rámci Unie rovnoměrné. Pokud by nerovnoměrné zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury pokračovalo, ohrozilo by to zavádění lehkých elektrických vozidel, což by omezilo propojení v celé Unii. Přetrvávající rozdíly v politických ambicích a přístupech na vnitrostátní úrovni brání tolik potřebné udržitelné transformaci odvětví dopravy a nepřispívají k dlouhodobé jistotě nezbytné pro významné tržní investice. Stanovením minimálních cílů závazných pro členské státy na vnitrostátní úrovni by se tedy měl udat politický směr a měly by se doplnit vnitrostátní rámce politiky. Tento přístup by měl kombinovat cíle založené na vnitrostátním vozovém parku s cíli založenými na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T. Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly zajistit, aby bylo zavádění lehkých elektrických vozidel v každém členském státě doprovázeno zaváděním dostatečné veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury. Cíle založené na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T by měly zajistit plné pokrytí hlavních silničních sítí Unie dobíjecími body a tím zabezpečit snadný a plynulý provoz napříč Unií.

- (14) Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly být stanoveny na základě celkového počtu elektrických vozidel registrovaných v dotčeném členském státě. Tyto cíle by měly být stanoveny na základě společné metodiky, která zohledňuje technologický vývoj, jako je větší jízdní dosah elektrických vozidel nebo rostoucí počet rychlodobíjecích bodů, na kterých se může za stejnou dobu dobít větší počet vozidel než u běžného dobíjecího bodu. Společná metodika musí rovněž zohlednit různé modely dobíjení bateriových elektrických vozidel a plug-in hybridních vozidel. Metodika, která stanoví cíle založené na vnitrostátním vozovém parku podle celkového maximálního výstupního výkonu veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury, by umožnila flexibilitu při zavádění různých dobíjecích technologií v jednotlivých členských státech.

- (15) Při provádění cílů založených na vnitrostátním vozovém parku členskými státy by měla být zajištěna instalace dostatečného počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů takovým způsobem, který zaručí také přístupnost dobíjecích bodů na celém jejich území, zejména na stanicích veřejné dopravy, jako jsou přístavní terminály pro cestující, letiště či železniční stanice. Zavádění těchto veřejně přístupných dobíjecích bodů je obzvláště důležité v obytných oblastech, kde je nedostatek parkovacích míst mimo ulice, a v oblastech, kde jsou vozidla obvykle zaparkována po delší dobu. Měl by být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro lehká elektrická 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. Je důležité, aby zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury bylo především výsledkem investic na soukromém trhu. Členské státy by však v souladu s unijními pravidly pro udělování státní podpory měly mít možnost podpořit zavádění nezbytné veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury v případech, kdy je s ohledem na tržní podmínky veřejná podpora zapotřebí, dokud nebude vytvořen plně konkurenční trh.

- (16) V závislosti na konkrétních okolnostech v členském státě by požadavky na úroveň stálého celkového výstupního výkonu, který má být prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic zajištěn pro každé lehké bateriové elektrické vozidlo registrované v tomto členském státě, již nemusely být odůvodněné v případech, kdy by tyto požadavky mohly mít nepříznivé účinky v tom smyslu, že by odrazovaly od soukromých investic, nebo zejména tím, že by ve střednědobém horizontu vedly k nadměrné nabídce. Riziko takových nepříznivých účinků by mohlo vyvstat v důsledku instalace vysokého počtu soukromých dobíjecích bodů. Potřeby uživatelů nebo míra využívání veřejně přístupných dobíjecích stanic mohou být ve srovnání s původními předpoklady nižší, což může vést k tomu, že celkový výstupní výkon dostupný prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic dosáhne neúměrně vysoké úrovně ve srovnání se skutečnou mírou využívání těchto stanic. V takovém případě by měl mít dotčený členský stát možnost požádat o povolení uplatňovat na úroveň celkového výstupního výkonu nižší požadavky, než jaké jsou stanoveny v tomto nařízení, nebo tyto požadavky přestat uplatňovat. Aby členský stát mohl tuto žádost podat, měl by podíl lehkých bateriových elektrických vozidel na celkovém vozovém parku lehkých vozidel registrovaných v členském státě dosáhnout nejméně 15 % a členský stát by měl svou žádost řádně odůvodnit.

- (17) V rámci přezkumu tohoto nařízení je důležité, aby Komise posoudila, zda je nutné zahrnout požadavky, podle kterých bude muset být dobíjecí infrastruktura schopna obsloužit elektrická jízdní kola s pomocným pohonem a vozidla kategorie L, jako jsou elektrická jízdní kola a elektromopedy, a zejména, zda je možné vybavit dobíjecí infrastrukturu zásuvkou pro domácnost, která umožní snadné nabití těchto vozidel, neboť představují způsob dopravy, který může přispět k dalšímu snížení emisí CO₂ a snížení znečištění ovzduší.
- (18) Těžká elektrická vozidla potřebují výrazně odlišnou dobíjecí infrastrukturu než lehká elektrická vozidla. V současné době však v Unii neexistuje téměř žádná veřejně přístupná infrastruktura pro těžká elektrická vozidla a zavádění této infrastruktury je třeba urychlit. Přístup spočívající v kombinaci cílů založených na vzdálenosti infrastruktury podél sítě TEN-T s příslušným rozlišením mezi hlavní sítí TEN-T a globální sítí TEN-T, cílů týkajících se infrastruktury pro dobíjení přes noc a cílů v městských uzlech by měl zajistit, aby bylo v celé Unii zabezpečeno dostatečné pokrytí veřejně přístupnou infrastrukturou určenou pro těžká elektrická vozidla za účelem podpory očekávaného vzrůstu podílu bateriových elektrických těžkých vozidel na trhu.

- (19) V rámci celé sítě TEN-T by měl být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro těžká vozidla, aby bylo zajištěno plné propojení napříč Unií. Tato infrastruktura by měla mít dostatečný výstupní výkon pro to, aby umožnila dobíjení těžkých 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 a, je-li to nutné, zadání veřejných zakázek, a s cílem přizpůsobit se postupnému zavádění těžkých elektrických vozidel by od roku 2025 měla být postupně zaváděna veřejně přístupná dobíjecí infrastruktura pro tato vozidla, aby se pokryla celá síť TEN-T do roku 2030.
- (20) Pro účely zavádění dobíjecí infrastruktury podél silniční sítě TEN-T by všechny dobíjecí stanice, které mají být zavedeny podél silniční sítě TEN-T, měly být umístěny u silnic sítě TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti 3 km od nejbližšího výjezdu ze silnice sítě TEN-T.

- (21) Některé členské státy v současné době modernizují úseky sítě TEN-T, aby splnily požadavky stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013¹. Členské státy by v rámci toho měly usilovat o zajištění toho, aby požadavky na zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury podél sítě TEN-T stanovené v tomto nařízení byly prováděny komplexním způsobem s cílem zabránit uvíznutí aktiv a způsobem, který zajistí koordinované provádění nařízení (EU) č. 1315/2013 a tohoto nařízení.
- (22) V současné době jsou připravovány nové normy pro dobíjecí infrastrukturu pro těžká elektrická vozidla. Komise by proto měla zvážit zvýšení individuálního výkonu dobíjecích stanic v dobíjecích parcích, jakmile budou k dispozici nové společné technické specifikace.

¹ 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).

- (23) Dobíjecí infrastruktura podél sítě TEN-T by měla být doplněna o veřejně přístupnou rychlou dobíjecí infrastrukturu v městských uzlech. Tato infrastruktura je nezbytná zejména pro zajištění možnosti výběru poplatků pro doručovací nákladní vozidla a pro výběr poplatků za vzdálenost u dálkových nákladních vozidel. Dobíjecí body pro lehká elektrická vozidla v městských oblastech by však měly spadat pod cíl založený na vnitrostátním vozovém parku. Kromě rychlodobíjecích bodů podél sítě TEN-T a v městských uzlech by měla mít těžká elektrická vozidla rovněž možnost využívat veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu pro dobíjení přes noc podél hlavní dopravní sítě s konkrétním cílem podpořit elektrifikaci odvětví dálkové dopravy.
- (24) S cílem zabránit investicím, které by byly nepřiměřené ve srovnání s objemem dopravy podél některých silnic sítě TEN-T, pokud zavádění dobíjecí infrastruktury nelze odůvodnit ze socioekonomického hlediska nákladů a přínosů, měly by mít členské státy možnost stanovit, aby jeden veřejně přístupný dobíjecí park sloužil oběma směrům jízdy, budou-li splněny ostatní použitelné požadavky, pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, celkový výstupní výkon dobíjecího parku a počet dobíjecích bodů v dobíjecích parcích, které jsou použitelné pro jeden směr jízdy. Alternativně by členské státy měly mít možnost snížit celkový výstupní výkon dobíjecích parků pro lehká nebo těžká elektrická vozidla umístěných podél sítě TEN-T s nízkým objemem provozu lehkých elektrických vozidel nebo těžkých elektrických vozidel. Za stejným účelem by členské státy měly mít rovněž možnost povolit vyšší maximální vzdálenost mezi veřejně přístupnými dobíjecími parky určenými pro lehká elektrická vozidla nebo těžká elektrická vozidla podél silnic hlavní sítě TEN-T s velmi nízkým objemem provozu.

- (25) Vzhledem k ostrovní poloze Kypru, neexistujícímu 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 těžkých elektrických vozidel na Kypru za den budou potřeby těchto vozidel na dobíjení většinou pokryty kapacitami dobíjení přes noc na soukromých místech, jako jsou depa. Kypr by proto měl nepřiměřenou a zbytečnou povinnost, pokud by musel splnit požadavky stanovené v tomto nařízení týkající se minimálního pokrytí svého území veřejně přístupnými dobíjecími parky pro těžká vozidla, pokud jde o úroveň celkového výstupního výkonu těchto dobíjecích parků umístěných podél sítě TEN-T a o maximální vzdálenost mezi těmito dobíjecími parky. Kypr by tedy měl mít možnost předložit Komisi odůvodněnou žádost o povolení uplatňovat v tomto ohledu nižší požadavky za předpokladu, že tyto nižší požadavky nebudou bránit provozu těžkých elektrických vozidel v tomto členském státě.

- (26) Od majitelů elektrických vozidel se očekává, že budou ve velké míře využívat dobíjecí body ve svých vlastních prostorách nebo na společných parkovištích v obytných a nebytových budovách. Zatímco zavádění kabelových kolektorů a dobíjecích bodů v těchto budovách je upraveno směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU¹, je důležité, aby členské státy při plánování zavádění veřejně přístupných dobíjecích bodů zohlednily dostupnost této soukromé infrastruktury.
- (27) Stejný význam má zavádění dobíjecí infrastruktury pro těžká elektrická vozidla v soukromých lokalitách nepřístupných veřejnosti, například v soukromých depech a logistických centrech, aby bylo zajištěno dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci. V kontextu svých revidovaných vnitrostátních rámců politiky by měly orgány veřejné moci zvážit přijetí opatření s cílem zajistit, aby byla pro dobíjení přes noc a dobíjení v cílové destinaci pro těžká elektrická vozidla zajištěna odpovídající infrastruktura.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/31/EU ze dne 19. května 2010 o energetické náročnosti budov (Úř. věst. L 153, 18.6.2010, s. 13).

- (28) V souladu se zásadami stanovenými ve sdělení Komise ze dne 23. března 2017 s názvem „Evropský rámec interoperability – Strategie provádění“ závisí možnost rozvíjet pokročilé digitální služby, včetně smluvních platebních řešení, a zajistit transparentní informace pro uživatele digitálními prostředky na zavedení digitálně propojených a chytrých dobíjecích bodů, které podporují vznik digitálně propojené a interoperabilní infrastruktury. Tyto chytré dobíjecí body by měly vykazovat soubor fyzických vlastností a technických specifikací (hardware a software), které jsou nezbytné pro odesílání a příjem dat v reálném čase a pro tok informací mezi účastníky trhu, kteří jsou na těchto datech závislí za účelem prohloubení uživatelské zkušenosti s dobíjením, včetně provozovatelů dobíjecích bodů, poskytovatelů služeb mobility, e-roamingových platforem, provozovatelů distribučních soustav a v neposlední řadě koncových spotřebitelů.

- (29) Inteligentní měřicí systémy, ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944¹, umožňují generování dat v reálném čase, což je potřeba k zajištění stability sítě pro přenos elektřiny a k podpoře rozumného využívání služeb dobíjení. Díky tomu, že poskytují měření energie v reálném čase a přesné a transparentní informace o nákladech, podporují inteligentní měřicí systémy ve spojení s chytrými dobíjecími body dobíjení v době nízké obecné poptávky po elektřině a nízkých cen energie. Využitím inteligentních měřicích systémů ve spojení s chytrými dobíjecími body lze optimalizovat dobíjení ku prospěchu elektrizační soustavy a spotřebitelů. Je-li to technicky proveditelné a ekonomicky vhodné, měly by členské státy motivovat k využívání inteligentních měřicích systémů pro dobíjení elektrických vozidel na veřejně přístupných dobíjecích stanicích a zajistit, aby tyto systémy splňovaly požadavky stanovené v článku 20 směrnice (EU) 2019/44.

¹ 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).

- (30) Zvyšující se počet elektrických vozidel v silniční, železniční, námořní a jiné dopravě bude vyžadovat optimalizaci a řízení dobíjecích operací tak, aby nedošlo k zahlcení a byla plně využita dostupnost elektřiny z obnovitelných zdrojů a rovněž nízké ceny elektřiny v rámci systému. Zejména chytré dobíjení může usnadnit hlubší integraci elektrických vozidel do elektrizační soustavy, neboť umožňuje odezvu na straně poptávky prostřednictvím agregace. Integraci systému lze dále usnadnit obousměrným dobíjením (vozidlo-sít'), přičemž chytré a obousměrné dobíjení může rovněž snížit náklady spotřebitelů na dobíjení. Všechny dobíjecí body zřízené nebo renovované po ... [datum použitelnosti uvedené v článku 26], u nichž jsou vozidla obvykle zaparkována na delší dobu, by proto měly podporovat chytré dobíjení. Kromě toho by měly být přijaty komunikační normy podporující chytré a obousměrné dobíjení, aby byla zajištěna interoperabilita.

- (31) Rozvoj síťové a mimosíťové 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 této souvislosti by provozovatelé distribučních soustav měli nediskriminačním způsobem spolupracovat se všemi osobami, které zřizují nebo provozují veřejně přístupné dobíjecí body. Umožněním přístupu dodavatelů elektřiny v Unii k dobíjecím bodům by neměly být nijak dotčeny výjimky stanovené v článku 66 směrnice (EU) 2019/944.
- (32) Zřizování a provozování dobíjecích bodů určených pro elektrická vozidla by mělo probíhat podle koncepce konkurenčního trhu s otevřeným přístupem pro všechny subjekty, které mají zájem o zavádění nebo provozování dobíjecí infrastruktury. Závažným důvodem k obavám vzhledem k omezenému alternativnímu umístění dobíjecích bodů pro elektrická vozidla podél dálnic jsou stávající dálniční koncese, například koncese pro konvenční čerpací stanice nebo odpočívadla, neboť mohou být uděleny na velmi dlouhou dobu, nebo u nich v některých případech dokonce není určité konečné datum. Členské státy by proto měly v maximální možné míře a v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU¹ usilovat o konkurenční udělování nových koncesí zvláště pro dobíjecí stanice na stávajících dálničních odpočívadlech nebo v jejich blízkosti s cílem zabránit jejich budování na zelených prostranstvích, jakož i omezit náklady na zavádění nové infrastruktury a umožnit novým subjektům vstup na trh.

¹ 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).

- (33) Transparentnost cen má zásadní význam pro zajištění plynulého a snadného dobíjení a čerpání paliva. Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli obdržet přesné informace o ceně před začátkem dobíjení nebo čerpání paliva. Cena by měla být uváděna jasně strukturovaným způsobem, aby koncoví uživatelé mohli rozeznat různé složky ceny účtované provozovatelem při výpočtu ceny za dobíjení nebo čerpání paliva a počítat předem s celkovými náklady. Provozovatelé dobíjecích stanic by měli mít rovněž možnost účtovat dodatečné poplatky s cílem, mimo jiné, zabránit situacím, kdy bude jiným uživatelům znemožněno využít dobíjecí bod, pokud budou tyto poplatky jasně uvedeny a sděleny před zahájením dobíjení. Je-li cena za jednorázové dobíjení uvedena na vyhrazených internetových stránkách, měla by být jasně uvedena na stejných internetových stránkách, jaké jsou určeny pro úhradu služby. Stanovením požadavků na provozovatele a poskytovatele služeb mobility by se spotřebitelům poskytly záruky a předvídatelnost, a přispělo by se tak k zajištění důvěry v počátečních fázích zavádění elektrické mobility. To by rovněž podpořilo rychlé zavádění bateriových elektrických vozidel a vozidel na vodíkový pohon, což je zásadní pro naplnění ambicióznějších cílů Unie v oblasti klimatu a priorit stanovených ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvaném „Zelená dohoda pro Evropu“. Ceny by měly být přiměřené a neměly by převyšovat vzniklé náklady plus přiměřené ziskové rozpětí. Těmito cenovými požadavky není dotčeno právo členských států stanovit použitelnou jednotkovou cenu elektřiny účtovanou dobíjecí stanicí v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/6/ES¹.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/6/ES ze dne 16. února 1998 o ochraně spotřebitelů při označování cen výrobků nabízených spotřebiteli (Úř. věst. L 80, 18.3.1998, s. 27).

- (34) Průběžně vznikají nové služby na podporu využívání elektrických vozidel. Při rozvoji těchto nových služeb hrají významnou úlohu pobídky poskytované členskými státy, jakož i jimi přijatá závazná opatření, jako je povinná roamingová kapacita určených dobíjecích stanic. Subjekty nabízející tyto nové služby, jako jsou poskytovatelé služeb mobility, by měly mít možnost působit na trhu za spravedlivých tržních podmínek. Provozovatelé dobíjecích bodů by zejména neměli žádnému poskytovateli služeb mobility 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. S cílem zajistit přechod na tyto nové služby a zajistit, aby uživatelé těchto vozidel mohli snadno a bez překážek využívat dobíjecí infrastrukturu kdekoli v Unii, by členské státy měly sledovat vývoj na trhu s dobíjením. Při přezkumu tohoto nařízení by Komise měla přijmout opatření, bude-li to vyžadovat vývoj na trhu, například v případě omezení služeb pro koncové uživatele, služeb matoucích spotřebitele a ztěžujících cenovou transparentnost nebo obchodních praktik, které mohou narušit hospodářskou soutěž.

- (35) Vozidla na vodíkový pohon vykazují v současnosti velmi nízkou míru pronikání na trh. Zavedení dostatečné infrastruktury pro čerpání vodíku je však nezbytné k tomu, aby bylo možné začít používat vozidla na vodíkový pohon ve velkém měřítku, jak se předpokládá ve sdělení Komise ze dne 8. července 2020 s názvem „Vodíková strategie pro klimaticky neutrální Evropu“. V současné době jsou vodíkové výdejní stojany zavedeny pouze v několika členských státech a z velké části nejsou vhodné pro těžká vozidla. Není tedy možné, aby vozidla na vodíkový pohon byla provozována v celé Unii. Povinné cíle týkající se zavádění veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů by měly zajistit dostatečně hustou síť těchto stojanů v rámci hlavní sítě TEN-T, aby se umožnil plynulý provoz lehkých i těžkých vozidel na vodíkový pohon v celé Unii. Za účelem zavedení infrastruktury pro čerpání vodíku podél sítě TEN-T by všechny vodíkové čerpací stanice, které mají být nainstalovány podél silniční sítě TEN-T, měly být umístěny u silnic sítě TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti 10 km od nejbližšího výjezdu ze silnice sítě TEN-T.

- (36) Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli mít možnost dobíjet či doplňovat palivo jednorázově a platit snadno a pohodlně u všech veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, aniž by museli uzavírat smlouvu s provozovatelem dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu či s poskytovatelem služeb mobility. Pro jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva by proto všechny veřejně přístupné dobíjecí body a výdejní stojany měly přijímat platební prostředky, které jsou v Unii běžně používány, a zejména elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby. Pokud jde o infrastrukturu zavedenou před datem použitelnosti tohoto nařízení, mělo by být uplatňování těchto požadavků odloženo. Tento způsob jednorázové platby by měl být spotřebitelům k dispozici vždy, a to i v případě, že jsou u dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu nabízeny smluvní platby.
- (37) Bez ohledu na značku svého vozidla by koncoví uživatelé měli mít přístup k veřejně přístupným dobíjecím stanicím a možnost využívat je uživatelsky vstřícným a nediskriminačním způsobem.

- (38) Dopravní infrastruktura by měla všem uživatelům, včetně starších osob, osob s omezenou schopností pohybu a osob se zdravotním postižením, umožnit bezproblémovou mobilitu a přístupnost. Umístění všech dobíjecích a čerpacích stanic, jakož i samotné dobíjecí a čerpací stanice, by v zásadě měly být navrženy tak, aby byly přístupné a uživatelsky vstřícné pro co nejširší veřejnost, zejména starší osoby, osoby s omezenou schopností pohybu a osoby se zdravotním postižením. To by mělo zahrnovat například zajištění dostatečného prostoru kolem parkoviště, zajištění instalace dobíjecí stanice tak, aby nebyla umístěna na ploše oddělené obrubníkem, 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 mělo být přístupné i uživatelské rozhraní souvisejících dobíjecích stanic. V tomto smyslu by se na dobíjecí a čerpací infrastrukturu měly vztahovat požadavky na přístupnost stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882¹.
- (39) Bezpečnost a ochranu uživatelů, zejména na dobíjecích stanicích bez obsluhy, by bylo možné řešit vybavením těchto stanic nouzovými tlačítky, zobrazením kontaktních informací záchranných služeb, zajištěním odpovídajícího osvětlení nebo jakýmkoli jinými vhodnými opatřeními.

¹ 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).

- (40) Vozidlům na vodíkový pohon by mělo být umožněno čerpat palivo v cílové destinaci, která se obvykle nachází v městské oblasti, nebo v její blízkosti. S cílem zajistit, aby bylo možné čerpat palivo u veřejně přístupné čerpací stanice v cílové destinaci alespoň v hlavních městských oblastech, by měly být tyto vodíkové čerpací stanice poskytnuty ve všech městských uzlech, ve smyslu nařízení (EU) č. 1315/2013. V rámci městských uzlů by orgány veřejné oči měly zvážit zavedení vodíkových čerpacích stanic v multimodálních centrech, neboť tato centra jsou nejen typickou cílovou destinací těžkých vozidel, ale mohla by také dodávat vodík jiným druhům dopravy, jako je železniční a vnitrozemská lodní doprava. Pokud bude dosaženo kapacitního cíle, ke splnění požadavku TEN-T by mělo být možné zohlednit jednu veřejně přístupnou vodíkovou čerpací stanici nacházející se v městském uzlu.
- (41) V této 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. Ve vodíkové strategii pro klimaticky neutrální Evropu je za nejpravděpodobnější segment, pokud jde o brzké hromadné nasazení vozidel na vodíkový pohon, označen segment těžkých vozidel. Infrastruktura pro čerpání vodíku by se proto měla zpočátku 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 technologie kapalného vodíku, které umožňují delší jízdní dosah pro těžká vozidla a u nichž se očekává, že budou upřednostňovanou technologickou volbou některých výrobců vozidel.

- (42) Vývoj nových technologií bude vyžadovat koordinaci mezi všemi zúčastněnými stranami. Například společný podnik pro čistý vodík zřízený nařízením Rady (EU) 2021/2085¹ by měl být rovněž využit k usnadnění a uvolnění soukromého financování, aby bylo možné dosáhnout příslušných cílů stanovených v tomto nařízení.
- (43) V Unii je zřízena řada výdejních stanic na zkapalněný metan, které již nyní zajišťují páteřní síť pro provoz těžkých vozidel s pohonem na toto palivo. Hlavní síť TEN-T by měla zůstat základem pro zavádění infrastruktury pro zkapalněný metan, neboť pokrývá hlavní dopravní toky a umožňuje přeshraniční propojení napříč celou Unií. Směrnice 2014/94/EU doporučila, aby tyto výdejní stanice byly podél hlavní sítě TEN-T instalovány každých 400 km. Existence omezeného počtu mezer podél této sítě však zabránila dosažení tohoto cíle. Členské státy by měly dosáhnout tohoto cíle a odstranit zbývající nedostatky do roku 2025, po kterém by tento cíl měl přestat platit.
- (44) Pro účely tohoto nařízení by se výrazem „zkapalněný metan“ měl rozumět „LNG, zkapalněný bioplyn nebo syntetický zkapalněný metan, včetně směsí těchto paliv“. Použitím definovaného pojmu „zkapalněný metan“ se nemění definice nebo složení samostatných paliv (LNG, zkapalněný bioplyn nebo syntetický zkapalněný metan), jak jsou vymezeny v jiných právních aktech Unie.

¹ Nařízení Rady (EU) 2021/2085 ze dne 19. listopadu 2021, kterým se zřizují společné podniky v rámci programu Horizont Evropa a zrušují nařízení (ES) č. 219/2007, (EU) č. 557/2014, (EU) č. 558/2014, (EU) č. 559/2014, (EU) č. 560/2014, (EU) č. 561/2014 a (EU) č. 642/2014 (Úř. věst. L 427, 30.11.2021, s. 17).

- (45) Zařízení pro odběr elektřiny z pevniny, ať již stacionární či mobilní, 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, klima a zdraví, zejména pokud jde o kvalitu ovzduší v městských oblastech u přístavů. Podle nařízení (EU) 2023/...⁺ musí provozovatelé námořních kontejnerových lodí a námořních lodí pro přepravu cestujících snížit množství emisí produkovaných jejich loděmi vyvážanými u hrany nábreží. Pro splnění těchto požadavků by měly povinné cíle týkající se zavádění infrastruktury zajistit, aby byly pro toto odvětví v námořních přístavech hlavní síť TEN-T a globální síť TEN-T zabezpečeny dostatečné dodávky elektřiny z pevniny pro lodě vyvážané u hrany nábreží. Je proto důležité stanovit jasné cíle pro zavádění infrastruktury pro dodávky elektřiny z pevniny v přístavech TEN-T. S ohledem na to, že členské státy mají pro dosažení těchto cílů různé modely správy přístavů, měly by mít členské státy možnost rozhodovat o tom, jak nejlépe zavést infrastrukturu ve svých přístavech a v jednotlivých terminálech v souladu se svými potřebami. Je důležité, aby v přístavech a případně mezi terminály byla zavedena infrastruktura tam, kde maximální návratnost investic a míra obsazenosti vedou k nejvyšším přínosům pro životní prostředí, pokud jde o snižování emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení uvedené v dokumentu PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

- (46) Plánování, rozvoj a zavádění dodávek elektřiny z pobřeží pro námořní lodě vyžaduje koordinovaný přístup pro sladění nabídky a poptávky. Proto by všechny zainteresované veřejné a soukromé subjekty na straně lodí i přístavů, jakož i jakékoli další relevantní subjekty na trhu měly koordinovat svou činnost, aby byl umožněn hladký každodenní provoz.
- (47) Je důležité zabránit uvíznutí aktiv a zajistit, aby veřejné a soukromé investice, které jsou realizovány dnes, obstály i v budoucnu a přispěly k přechodu na klimatickou neutralitu vytyčenou v Zelené dohodě pro Evropu. Zavádění dodávek elektřiny z pobřeží v námořních přístavech je třeba pojímat společně se současným a budoucím zaváděním rovnocenných alternativních technologií s nulovými emisemi skleníkových plynů a technologií s nulovým znečištěním, zejména těch technologií, které zajišťují snížení emisí a znečišťujících látek jak v kotvišti, tak během plavby.
- (48) Dodávky elektřiny z pevniny by měly být přednostně zajištěny pro námořní kontejnerové lodě a námořní lodě pro osobní přepravu jakožto kategorie lodí produkující nejvyšší množství emisí na jednu loď vyvážanou u hrany nábřeží. Za účelem zohlednění charakteristických rysů poptávky po elektřině u různých osobních lodí vyvážaných u hrany nábřeží, jakož i provozních charakteristik přístavu, je nezbytné rozlišovat mezi požadavky týkajícími se námořních lodí pro osobní přepravu u plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel na jedné straně a požadavky týkajícími se ostatních námořních lodí pro osobní přepravu na straně druhé.

- (49) Povinné cíle týkající se zavádění infrastruktury by měly zohledňovat jednotlivé druhy obsluhovaných plavidel a objemy provozu v námořních přístavech. Aby se zabránilo instalaci nedostatečně využívané kapacity, neměly by se na námořní přístavy s nízkým objemem provozu určitých kategorií lodí podle průměrných ročních zastávek v přístavu vztahovat povinné cíle týkající se zavádění infrastruktury použitelné na odpovídající kategorie lodí,. Stejně tak by se tyto povinné cíle neměly zaměřovat na maximální poptávku, ale na dostatečně vysoký objem, s cílem zabránit nedostatečně využívané kapacitě a zohlednit provozní charakteristiky přístavu.
- (50) Při určování počtu zastávek v přístavech by neměly být započítávány krátkodobé zastávky, zastávky lodí využívajících technologie s nulovými emisemi ani neplánované zastávky z důvodů bezpečnosti nebo záchrany života na moři, mimořádných okolností vyžadujících výrobu energie na palubě nebo zastávky lodí v nouzových situacích představujících bezprostřední riziko pro životy osob, loď, životní prostředí, nebo zastávky lodí z jiných důvodů vyšší moci.
- (51) Námořní doprava je důležitým faktorem z hlediska soudržnosti a hospodářského rozvoje ostrovů a nejvzdálenějších regionů v Unii, jakož i pro Ceutu a Melillu. 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 požadavku na dodávky elektřiny z pevniny vyňaty, dokud nebude elektrické spojení s pevninou, nebo případně sousedními zeměmi, dokončeno nebo dokud nebude zajištěna dostatečná lokální kapacita vyráběná z nefosilních zdrojů energie.

- (52) Do roku 2025 by v námořních přístavech hlavní síť TEN-T měl být k dispozici odpovídající počet výdejních stojanů na zkapalněný metan. Zavádění této infrastruktury by mělo vycházet z tržní poptávky. Výdejní stojany na zkapalněný metan zahrnují terminály zkapalněného metanu, nádrže, cisternové nákladní automobily, cisternové přívěsy pro nákladní automobily, mobilní kontejnery, zásobovací plavidla a čluny.
- (53) Zařízení zajišťující dodávky elektřiny z pevniny by měla být rovněž instalována ve vnitrozemských přístavech sítě TEN-T.
- (54) V případě letadel stojících na letišti by mělo být používání motorů nahrazeno používáním externích dodávek energie. To by mělo snížit emise znečišťujících látek a hluku, zlepšit kvalitu ovzduší a snížit dopad letadel na změnu klimatu. Proto by v rámci veškeré obchodní dopravy měly být zajištěny externí dodávky elektřiny při parkování letadel na kontaktních stáních letadel nebo na vzdálených stáních letadel na letištích sítě TEN-T. Externí dodávky elektřiny letadlům by mohly být zajištěny stacionárními nebo mobilními pozemními zdroji energie, a to u kontaktních i vzdálených stání letadel. Letadla by sice měla mít možnost využívat externí dodávky elektřiny u všech kontaktních i vzdálených stání letadel, používaných pro obchodní leteckou dopravu, není však nutné, aby bylo stacionárním nebo mobilním pozemním zdrojem energie vybaveno každé stání letadel, neboť jeden pozemní zdroj energie, ať už stacionární, nebo mobilní, může sloužit více stáním a může být nainstalován podle konkrétních potřeb.

- (55) Při zajišťování toho, aby byl stojícím letadlům poskytnut přístup k dodávkám elektřiny na letištích, by členské státy měly případně podporovat spolupráci řídicího orgánu letiště s poskytovateli služeb pozemního odbavování, jakož i případně s uživateli letiště provádějícími odbavování vlastními silami. Členské státy by tak měly činit zejména prostřednictvím výboru uživatelů letiště zřízeného podle směrnice Rady 96/67/ES¹.
- (56) Členské státy by měly mít možnost osvobodit letiště sítě TEN-T s méně než 10 000 komerčními lety za rok, vypočtenými jako průměr za předchozí tři roky, od povinnosti poskytovat elektřinu stojícím letadlům na všech vzdálených stáních letadel. Vzhledem k počtu dotčených letů nemusí být investiční náklady a náklady na údržbu spojené s poskytováním elektřiny na vzdálených stáních letadel na těchto letištích sítě TEN-T úměrné přínosu pro životní prostředí, zejména ve srovnání s účinnějšími investicemi do řešení emisí CO₂ letišť.

¹ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

- (57) V souladu se směrnicí 2014/94/EU přijaly členské státy vnitrostátní rámce politiky vymezující jejich cíle a plány za účelem zajistit, aby byly 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 a cílů Unie v oblasti klimatu 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 vnitrostátní rámce politiky by se mohly rovněž zabývat druhy dopravy, pro něž nejsou stanoveny žádné povinné cíle týkající se zavádění příslušné infrastruktury. Členské státy by měly pravidelně podávat zprávy o pokroku dosaženém při provádění tohoto revidovaného vnitrostátního rámce politiky.

- (58) Členské státy by měly pravidelně posuzovat, jakým způsobem by díky zavedení a provozu dobíjecích bodů mohla elektrická vozidla ještě výrazněji přispívat k flexibilitě energetického systému a k další absorpci elektřiny z obnovitelných zdrojů. Toto posouzení by mělo určit vhodná opatření, která mají být provedena s cílem zajistit soulad plánování infrastruktury s příslušným plánováním sítě, za účelem splnění požadavků stanovených v tomto nařízení. Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/943¹ a směrnice (EU) 2019/944, měly by členské státy přijmout veškerá nezbytná opatření k zajištění toho, aby elektrická síť splňovala poptávku po elektřině v dobíjecí infrastruktuře stanovené v tomto nařízení. Za tímto účelem by členské státy měly modernizovat a udržovat elektrickou síť tak, aby byla schopna zvládnout současnou i budoucí poptávku dopravního odvětví po elektřině.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/943 ze dne 5. června 2019 o vnitřním trhu s elektřinou (Úř. věst. L 158, 14.6.2019, s. 54).

- (59) Revidované vnitrostátní rámce politiky by měly obsahovat podpůrná opatření pro rozvoj trhu s alternativními palivy, včetně zavedení nezbytné infrastruktury pro alternativní paliva, 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 vnitrostátní rámce politiky by navíc měly popsat celkový vnitrostátní rámec pro plánování, povolování a pořizování takové infrastruktury a identifikovat překážky a opatření k jejich odstranění tak, aby doba mezi zaváděním a používáním infrastruktury byla přiměřená a aby bylo možné dosáhnout rychlejšího zavádění příslušné infrastruktury. Při revizi vnitrostátních rámců politiky je důležité dodržovat v první řadě obecné zásady technologické neutrality a energetické účinnosti. Členské státy by měly uvést seznam všech přijatých nebo plánovaných opatření.
- (60) Komise by měla prostřednictvím výměny informací a osvědčených postupů mezi členskými státy usnadnit rozvíjení a provádění revidovaných vnitrostátních rámců politiky jednotlivých členských států. Každý členský stát by měl mít rovněž možnost rozhodnout o jmenování národního koordinátora pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, jehož úkolem bude dohlížet na vnitrostátní koordinaci a provádění vnitrostátního rámce politiky.

- (61) Za účelem podpory alternativních paliv a rozvoje související infrastruktury by měly vnitrostátní rámce politiky poskytovat přehled o současném stavu, perspektivách a plánovaných iniciativách na podporu alternativních paliv v obtížně dekarbonizovatelných sektorech, jako jsou letectví, námořní doprava, vnitrozemská vodní doprava, jakož i železniční doprava v těch úsecích železnice, které není možné elektrifikovat. Členské státy by měly zejména vypracovat přehled o současném stavu, perspektivách a plánovaných iniciativách, pokud jde o dekarbonizaci vnitrozemské vodní dopravy podél sítě TEN-T, v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy. Dlouhodobé dekarbonizační strategie by mohly být rovněž vypracovány pro přístavy sítě TEN-T a letiště sítě 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 a s přihlédnutím k vnitrostátním údajům o podílu na trhu a dopravě a tržním prognózám by Komise měla přezkoumat toto nařízení s cílem stanovit pro zmíněná odvětví další povinné cíle.
- (62) Vývoj technologií alternativních paliv je rovněž důležitý pro železnice, kde přímá elektrifikace železničního úseku nemusí být možná z důvodů, jako je nákladová efektivnost služby. Železniční odvětví má k dispozici různé technologie, které může použít pro odklon od dieselových vlaků, včetně přímé elektrifikace, vlaků poháněných bateriemi a využití vodíku. K rozvoji těchto technologií je nutné zavedení vhodné dobíjecí a čerpací infrastruktury v členských státech.

- (63) 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.
- (64) Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES¹ jsou minimální vnitrostátní podíly veřejných zakázek vyhrazeny pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi, pokud čistý autobus využívá alternativní paliva vymezená v tomto nařízení. Vzhledem k tomu, že za účelem dosažení těchto závazných cílů přecházejí orgány a provozovatelé veřejné dopravy stále častěji na čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi, je důležité, aby členské státy do svých vnitrostátních rámců politiky jakožto klíčový prvek zahrnuly cílenou podporu a rozvoj nezbytné dobíjecí a čerpací infrastruktury pro autobusy. Je důležité, aby členské státy zavedly a udržovaly vhodné nástroje na podporu zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury pro autobusy rovněž pro uzavřené vozové parky (captive fleet), zejména pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi na místní úrovni.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (65) Vzhledem k narůstající rozmanitosti druhů paliv pro motorová vozidla a v souvislosti s pokračujícím růstem silniční mobility občanů v celé Unii je třeba poskytnout spotřebitelům 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.
- (66) Snadné a jednoduché porovnání informací o cenách jednotlivých paliv by mohlo hrát důležitou úlohu, pokud jde o to, umožnit spotřebitelům 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“. Spotřebitelům by mělo být jasné sděleno, že se toto srovnání cen týká průměrných cen pohonných hmot v členském státě, které se mohou lišit od skutečných cen účtovaných na dotčené čerpací stanici. Kromě toho by Komise měla případně přezkoumat směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES¹ s cílem zajistit, aby informace pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při uvádění nových osobních automobilů na trh, jak stanoví uvedená směrnice, zohledňovaly a odrážely vývoj související s přechodem na alternativní paliva.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/94/ES ze dne 13. prosince 1999 o dostupnosti informací pro spotřebitele o spotřebě paliva a emisích CO₂ při prodeji nových osobních automobilů (Úř. věst. L 12, 18.1.2000, s. 16).

- (67) Spotřebitelům je nutné poskytnout dostatečné informace o zeměpisném umístění, vlastnostech a službách nabízených u veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, na něž se vztahuje toto nařízení. Členské státy by proto měly zajistit, aby provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů zpřístupnili příslušná statická a dynamická data. Pokud jde o dostupnost příslušných dat souvisejících s dobíjením a čerpáním paliva a přístup k nim, měly by být stanoveny požadavky na druhy těchto dat, a to na základě výsledků opatření na podporu programu „Shromažďování dat týkajících se dobíjecích bodů / výdejních stojanů s alternativními palivy a jedinečných identifikačních kódů aktérů elektromobility“ (IDACS) ukončeného v roce 2022.
- (68) Toto nařízení se zabývá druhy dat, které jsou nezbytné pro fungování konkurenčního a otevřeného trhu a pro to, aby koncoví uživatelé mohli činit informovaná rozhodnutí ohledně svých procesů dobíjení a čerpání paliva, a to i prostřednictvím vysoce kvalitních informačních služeb vyvinutých příslušnými účastníky trhu. Požadavky na druhy dat stanovené v tomto nařízení by se měly vztahovat pouze na data, která jsou k dispozici v digitálním strojově čitelném formátu.

- (69) 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. Členské státy by měly data týkající se infrastruktury pro alternativní paliva zpřístupnit jako otevřená data prostřednictvím svého vnitrostátního přístupového bodu v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/670¹ a v souladu s dodatečnými specifikacemi, které doplňují specifikace stanovené v uvedeném nařízení v přenesené pravomoci. Mělo by být rovněž možné, aby tato data byla poskytována společnému evropskému přístupovému bodu, který by měla zřídit Komise a který by měl fungovat jako jednotná brána Unie pro data zpřístupněná operátory ve vnitrostátních přístupových bodech. Společný evropský přístupový bod by pokud možno měl vycházet ze stávajících struktur a funkcí Evropského střediska pro sledování alternativních paliv (EAFO) ve spojení s informačním systémem TENtec nebo by měl být zpřístupněn například prostřednictvím specializovaného internetového portálu. Společný evropský přístupový bod by měl uživatelům dat umožňovat snadný přístup k údajům, porovnání informací o cenách a získávání příslušných informací o charakteristikách infrastruktury pro alternativní paliva, jako jsou přístupnost, dostupnost nebo výkonová kapacita.

¹ 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).

- (70) Je nezbytné, aby všichni aktéři působící v odvětví elektromobility mohli snadno komunikovat prostřednictvím digitálních prostředků s cílem poskytnout koncovým uživatelům co nejkvalitnější služby. Tato interakce vyžaduje, aby měli aktéři v rámci hodnotového řetězce jedinečné identifikátory. Za tímto účelem by každý členský stát měl 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. Každá organizace IDRO 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 identifikační kódy e-mobility v souladu se společnou logikou dohodnutou na úrovni Unie, podle níž jsou identifikační kódy e-mobility formátovány, a umožnit výměnu těchto kódů e-mobility a ověřování jejich jedinečnosti prostřednictvím případného budoucího společného úložiště registrovaných identifikátorů (IDRR). Komise by měla vydat technické pokyny ke zřízení těchto organizací, přičemž by měla vycházet z výsledků programu IDACS.

- (71) Technické specifikace pro interoperabilitu dobíjecích bodů a výdejních stojanů by měly být stanoveny v evropských nebo mezinárodních normách. Evropské normalizační organizace by měly přijmout evropské normy v souladu s článkem 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012¹. Je důležité, aby uvedené normy byly založeny na aktuálních mezinárodních normách nebo případně na probíhajících mezinárodních normalizačních pracích. Za tímto účelem by evropské normalizační postupy pro dobíjecí a čerpací infrastrukturu měly probíhat rychle a podporovat okamžité dodržování harmonogramu nezbytného pro plánování, zadávání veřejných zakázek a budování infrastruktury požadované podle tohoto nařízení. Je rovněž důležité zahájit nebo urychlit normalizační postupy pro celounijní harmonizovanou dobíjecí infrastrukturu pro stacionární a dynamické dobíjení.
- (72) Pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu je v souvislosti s dodávkami elektřiny a doplňováním vodíku, metanolu a amoniaku zapotřebí zavést nové normy za účelem usnadnění a konsolidace vstupu alternativních paliv na trh, jakož i normy upravující výměnu informací mezi plavidly a infrastrukturou.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ze dne 25. října 2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES, a 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).

- (73) Mezinárodní námořní organizace (IMO) pracuje na jednotných a mezinárodně uznávaných normách pro oblast bezpečnosti a životního prostředí pro námořní dopravu. S ohledem na globální povahu námořní dopravy je třeba předejít rozporu s mezinárodními normami. Proto by Unie měla zajistit, aby technické specifikace pro námořní dopravu přijaté podle tohoto nařízení byly v souladu s mezinárodními předpisy přijatými IMO.
- (74) 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.

- (75) Infrastruktura pro alternativní paliva je rychle se rozvíjející oblastí. Nedostatek společných technických specifikací představuje pro vytvoření jednotného trhu s infrastrukturou pro alternativní paliva překážku. Proto je nezbytné stanovit technické specifikace pro oblasti, v nichž společné technické specifikace dosud jsou nezbytné, ale nebyly dosud přijaty. Tyto technické specifikace by se měly týkat zejména komunikace mezi elektrickým vozidlem a dobíjecím bodem, komunikace mezi dobíjecím bodem a softwarovým řídicím systémem dobíjení (back-end), komunikace související s roamingovou službou pro elektrická vozidla a komunikace s elektrickou sítí, a to při zajištění nejvyšší úrovně ochrany kybernetické bezpečnosti a ochrany osobních údajů koncových zákazníků. Je rovněž nezbytné stanovit vhodný rámec správy a úlohy různých aktérů zapojených do odvětví komunikace mezi vozidly a sítí. Kromě toho je třeba zohlednit vývoj v oblasti nově vznikajících technologií, jako jsou elektrické silniční systémy, zejména nadzemní zdroj dynamického napájení prostřednictvím pantografového sběrače, dynamické přízemní napájení vodivými kolejnicemi a indukční napájení cívkami zabudovanými do vozovky. Pokud jde o poskytování dat, je nezbytné, aby k datům o veřejně přístupném dobíjení, byly doplněny další druhy dat, jako jsou data týkající se existence zařízení nabízejících doplňkové služby koncovým uživatelům, data týkající se přijímaných platebních metod, data týkající se dostupných jazyků v souvislosti s infrastrukturou a data týkající se poskytování chytrých a obousměrných dobíjecích služeb.

- (76) Za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením dalších technických specifikací a za účelem změny tohoto nařízení doplněním dalších druhů údajů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), pokud jde o společné technické požadavky na rozhraní společného aplikačního programu s cílem umožnit automatizovanou a jednotnou výměnu dat mezi provozovateli veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů a uživateli dat. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (77) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o vypracování ustanovení o označování, formátu, četnosti a kvalitě dat o veřejně přístupných dobíjecích bodech a výdejních stojanech, které mají být zpřístupněny a k dispozici podle tohoto nařízení, a o postupu, který tuto přístupnost a disponibilitu umožní. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹.
- (78) Trh s alternativními palivy, a zejména s palivy s nulovými emisemi, je stále v počáteční fázi vývoje a technologie jde rychle kupředu. Tento vývoj pravděpodobně ovlivní poptávku po alternativních palivech a následně po infrastruktuře pro alternativní paliva napříč všemi druhy dopravy. Komise by proto měla do 31. prosince 2024 předložit zprávu o technologické připravenosti a připravenosti trhu, která se zaměří na těžká vozidla. Tato zpráva by měla zohlednit první údaje o preferencích trhu a vzít v úvahu technologický vývoj a vývoj technických specifikací. Do 31. prosince 2026 a následně každých pět let by Komise měla provést přezkum tohoto nařízení.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (79) Vzhledem k tomu, že toto nařízení povede k dodatečným úpravám a administrativním nákladům, měla by být celková regulační zátěž pro odvětví, na něž se vztahuje toto nařízení, pečlivě přezkoumávána. V této souvislosti by Komise měla ve své zprávě, která hodnotí fungování tohoto nařízení, posoudit, do jaké míry byly splněny cíle tohoto nařízení a do jaké míry toto nařízení ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví. Tento přezkum by měl rovněž zahrnovat interakci tohoto nařízení s dalšími příslušnými právními akty Unie, včetně možných kroků a opatření, jež byly nebo by mohly být přijaty za účelem snížení celkového tlaku na náklady, který pocítí příslušná odvětví.
- (80) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zajistit, aby byla v Unii zavedena dostatečná infrastruktura pro alternativní paliva, zejména pro silniční vozidla, vlaky, plavidla a stojící letadla, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu potřeby 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 těchto cílů.

- (81) Směrnice 2014/94/EU by proto měla být zrušena. Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745¹ a (EU) 2021/1444² stanoví nedatované technické specifikace pro určité typy infrastruktury pro alternativní paliva a tyto specifikace jsou nyní datovány a uvedeny v příloze II tohoto nařízení. Tato nařízení v přenesené pravomoci by proto měla být rovněž zrušena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

¹ 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).

² 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 1

Předmět

1. Toto nařízení stanoví povinné vnitrostátní cíle pro zavedení dostatečné infrastruktury pro alternativní paliva v Unii pro silniční vozidla, vlaky, plavidla a stojící letadla. 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 rovněž pravidla pro vnitrostátní rámce politiky uvedené v článku 14, které mají členské státy přijmout, včetně zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v oblastech, pro které nejsou stanoveny povinné celounijní cíle, a podávání zpráv o zavádění této infrastruktury.
3. Toto nařízení zavádí mechanismus podávání zpráv s cílem podpořit spolupráci a zajistit spolehlivé sledování pokroku. Tento mechanismus podávání zpráv má podobu strukturovaného, transparentního a iterativního procesu probíhajícího mezi Komisí a členskými státy za účelem finalizace vnitrostátních rámců politiky, a to při zohlednění stávajících místních a regionálních strategií pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, a jejich následného provádění a realizace odpovídajících opatření Komise na podporu soudržného a rychlejšího zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v členských státech.

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 bodu nebo výdejního stojanu koncovému uživateli za jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva;
- 3) „podél silniční sítě TEN-T“:
 - a) pokud jde o elektrické dobíjecí stanice, že se tyto stanice nachází na silniční síti TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti do 3 km od nejbližšího výjezdu ze silnice sítě TEN-T; a
 - b) pokud jde o vodíkové čerpací stanice, že se tyto stanice nachází na silniční síti TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti do 10 km od nejbližšího výjezdu ze silnice sítě TEN-T;

- 4) „alternativními palivy“ paliva nebo zdroje energie, které v rámci energie používané v dopravě slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy, včetně:
- a) „alternativních paliv pro vozidla, vlaky, plavidla nebo letadla s nulovými emisemi“:
 - elektřina,
 - vodík,
 - amoniak;
 - b) „obnovitelných paliv“:
 - paliva z biomasy, včetně bioplynu, a biopaliva ve smyslu čl. 2 bodů 27, 28 a 33 směrnice (EU) 2018/2001,
 - syntetická a parafinická paliva, včetně amoniaku, vyrobená z energie z obnovitelných zdrojů;

- c) „neobnovitelných alternativních paliv a přechodných fosilních paliv“
- 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 energie z neobnovitelných zdrojů;
- 5) „kontaktním stáním letadel“ stání letadel ve vymezeném prostoru odbavovací plochy letiště, které je vybaveno nástupním mostem pro cestující;
- 6) „vzdáleným stáním letadel“ stání letadel ve vymezeném prostoru odbavovací plochy letiště, které není vybaveno nástupním mostem pro cestující;
- 7) „letištěm hlavní sítě TEN-T nebo letištěm globální sítě TEN-T“ letiště uvedené a kategorizované v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 8) „automatickým ověřením“ ověření vozidla u dobíjecího bodu prostřednictvím dobíjecího konektoru nebo telematiky;
- 9) „dostupností dat“ existence dat v digitálním strojově čitelném formátu;
- 10) „bateriovým elektrickým vozidlem“ elektrické vozidlo, které je poháněno výhradně elektrickým motorem a nemá další zdroj pohonu;

- 11) „obousměrným nabíjením“ chytrý dobíjecí provoz, při němž lze směr toku elektřiny obrátit, což umožňuje, aby elektřina proudila z baterie do dobíjecího bodu, k němuž je připojena;
- 12) „konektorem“ fyzické rozhraní mezi dobíjecím bodem nebo výdejním stojanem a vozidlem, přes které dochází k výměně paliva či elektrické energie;
- 13) „obchodní leteckou dopravou“ obchodní letecká doprava ve smyslu čl. 3 bodu 24 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139¹;
- 14) „kontejnerovou lodí“ loď určená výhradně k přepravě kontejnerů v nákladových prostorách a na palubě;
- 15) „smluvní platbou“ platba koncového uživatele poskytovateli služeb mobility za službu dobíjení nebo čerpání paliva na základě smlouvy uzavřené mezi dotčeným koncovým uživatelem a dotčeným poskytovatelem služeb mobility;

¹ 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).

- 16) „uživatel dat“ jakýkoli veřejný orgán, silniční orgán, provozovatel silnic, provozovatel dobíjecích bodů a výdejních stojanů, výzkumná nebo nevládní organizace, poskytovatel služeb mobility, e-roamingová platforma, poskytovatel digitální mapy nebo jakýkoli jiný subjekt, který má zájem o využívání dat k poskytování informací o infrastruktuře pro alternativní paliva, vytváření služeb v této oblasti nebo provádění souvisejícího výzkumu nebo analýzy;
- 17) „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, a to i za účelem zahájení a ukončení procesu dobíjení a měření toků elektřiny;
- 18) „provozovatelem distribuční soustavy“ provozovatel distribuční soustavy ve smyslu čl. 2 bodu 29 směrnice (EU) 2019/944;
- 19) „distributorem“ distributor ve smyslu v čl. 3 bodu 43 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858¹;
- 20) „dynamickými daty“ data, která se často nebo pravidelně mění;
- 21) „elektrickým silničním systémem“ fyzické zařízení podél silnice pro přenos elektrické energie do elektrického vozidla, když je vozidlo v pohybu;

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o doзору nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

- 22) „elektrickým vozidlem“ motorové vozidlo vybavené hnacím ústrojím obsahujícím alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jakožto měnič energie s elektricky dobíjeným systémem ukládání energie, který je možno dobíjet externě;
- 23) „dodávkou elektřiny pro stojící letadla“ dodávka elektřiny prostřednictvím standardizovaného stacionárního nebo mobilního rozhraní letadlům stojícím na kontaktním stání letadla nebo vzdáleném stání letadla;
- 24) „koncovým uživatelem“ fyzická nebo právnická osoba nakupující alternativní palivo pro přímé použití ve vozidle;
- 25) „e-roamingem“ výměna dat a plateb mezi provozovatelem dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu a poskytovatelem služeb mobility, od něhož koncový uživatel nakupuje službu dobíjení nebo službu čerpání paliva;
- 26) „e-roamingovou platformou“ platforma propojující účastníky trhu, zejména poskytovatele služeb mobility a provozovatele dobíjecích bodů nebo výdejních stojanů, s cílem umožnit poskytování služeb mezi nimi, včetně e-roamingu;
- 27) „evropskou normou“ evropská norma ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) č. 1025/2012;
- 28) „všeobecným letectvím“ veškerý jiný provoz civilního letectví než poskytování pravidelných a nepravidelných služeb letecké dopravy za úplaty nebo nájemné;

- 29) „hrubou prostorností“ (GT) hrubá prostornost ve smyslu čl. 3 písm. e) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757¹;
- 30) „těžkým vozidlem“ motorové vozidlo kategorie M₂ popsané v čl. 4 odst. 1 písm. a) bodě ii), kategorie M₃ popsané v čl. 4 odst. 1 písm. a) bodě iii), kategorie N₂ popsané v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě ii) nebo kategorie N₃ popsané v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě iii) nařízení (EU) 2018/858;
- 31) „vysoce výkonným dobíjecím bodem“ dobíjecí bod s výstupním výkonem vyšším než 22 kW pro přenos elektřiny do elektrického vozidla;
- 32) „vysokorychlostním osobním plavidlem“ vysokorychlostní plavidlo ve smyslu pravidla 1 kapitoly X Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (SOLAS 74), které přepravuje více než 12 cestujících;
- 33) „lehkým vozidlem“ motorové vozidlo kategorie M₁ popsané v čl. 4 odst. 1 písm. a) bodě i) nebo kategorie N₁ popsané v čl. 4 odst. 1 písm. b) bodě i) nařízení (EU) 2018/858;
- 34) „zkapalněným metanem“ LNG, zkapalněný bioplyn nebo syntetický zkapalněný metan, včetně směsí těchto paliv;

¹ 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).

- 35) „výrobce“ výrobce ve smyslu čl. 3 bodu 40 nařízení (EU) 2018/858;
- 36) „poskytovatelem služeb mobility“ právnická osoba, která poskytuje služby za úplatu koncovému uživateli, včetně prodeje služeb dobíjení nebo čerpání paliva;
- 37) „běžným dobíjecím bodem“ dobíjecí bod s výstupním výkonem 22 kW nebo nižším pro přenos elektřiny do elektrického vozidla;
- 38) „vnitrostátním přístupovým bodem“ digitální rozhraní zřízené členským státem, které představuje jednotný přístupový bod k údajům;
- 39) „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;
- 40) „provozovatelem výdejního stojanu“ subjekt odpovědný za řízení a provoz výdejního stojanu, který koncovým uživatelům poskytuje službu čerpání paliva, a to i jménem a na účet poskytovatele služeb mobility;
- 41) „osobní lodí“ loď přepravující více než 12 cestujících, včetně výletních lodí, vysokorychlostních osobních plavidel a plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících;

- 42) „platební službou“ platební služba ve smyslu čl. 4 bodu 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2366¹;
- 43) „plug-in hybridním vozidlem“ elektrické vozidlo s konvenčním spalovacím motorem kombinovaným s elektrickým pohonným systémem, které lze nabíjet z vnějšího zdroje elektrické energie;
- 44) „výstupním výkonem“ teoretický maximální výkon vyjádřený v kW, jež může dobíjecí bod, dobíjecí stanice, dobíjecí park nebo zařízení pro dodávku elektřiny z pevniny poskytnout vozidlům nebo plavidlům připojeným k tomuto bodu, stanici, parku nebo zařízení;
- 45) „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 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 infrastruktury pro alternativní paliva;
- 46) „kódem rychlé odezvy“ (QR kódem) kódování a vizualizace dat v souladu s normou ISO/IEC 18004:2015;

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2366 ze dne 25. listopadu 2015 o platebních službách na vnitřním trhu, kterou se mění směrnice 2002/65/ES, 2009/110/ES a 2013/36/EU a nařízení (EU) č. 1093/2010 a zrušuje směrnice 2007/64/ES (Úř. věst. L 337, 23.12.2015, s. 35).

- 47) „jednorázovým dobíjením“ služba dobíjení zakoupená koncovým uživatelem, aniž by se tento koncový uživatel musel zaregistrovat, uzavřít písemnou dohodu nebo navázat obchodní vztah s provozovatelem příslušného dobíjecího bodu, který jde nad rámec pouhého nákupu služby dobíjení;
- 48) „dobíjecím bodem“ stacionární nebo mobilní rozhraní, ať už připojené k síti, či nikoli, pro přenos elektřiny do elektrického vozidla, které sice může mít jeden nebo více konektorů, aby vyhovovalo různým typům konektorů, ale v jednom okamžiku je schopno dobíjet pouze jedno elektrické vozidlo; vyloučena jsou zařízení s výstupním výkonem 3,7kW nebo nižším, jejichž primárním účelem není dobíjení elektrických vozidel;
- 49) „dobíjecím bodem, dobíjecí stanicí nebo dobíjecím parkem pro lehká vozidla“ dobíjecí bod, stanice nebo park určené k dobíjení lehkých vozidel, a to 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;
- 50) „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;
- 51) „dobíjecím parkem“ jedna nebo více dobíjecích stanic na jednom určitém místě;

- 52) „dobíjecí stanicí“ fyzické zařízení na jednom určitém místě sestávající z jednoho nebo více dobíjecích bodů;
- 53) „službou dobíjení“ prodej nebo poskytování elektřiny, včetně souvisejících služeb, prostřednictvím veřejně přístupného dobíjecího bodu;
- 54) „procesem dobíjení“ celý proces dobíjení vozidla u veřejně přístupného dobíjecího bodu od okamžiku připojení vozidla do okamžiku jeho odpojení;
- 55) „jednorázovým čerpáním paliva“ služba čerpání paliva zakoupená koncovým uživatelem, aniž by se tento koncový uživatel musel zaregistrovat, uzavřít písemnou dohodu nebo navázat obchodní vztah s provozovatelem příslušného výdejního stojanu nad rámec pouhého nákupu služby čerpání paliva;
- 56) „výdejním stojanem“ čerpací zařízení pro poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného paliva prostřednictvím stacionárního nebo mobilního zařízení, které je schopno v jeden okamžik čerpat palivo pouze do jednoho vozidla, vlaku, plavidla nebo letadla;
- 57) „službou čerpání paliva“ prodej nebo poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného paliva prostřednictvím veřejně přístupného výdejního stojanu;
- 58) „procesem čerpání paliva“ celý proces čerpání paliva do vozidla u veřejně přístupného výdejního stojanu od okamžiku připojení vozidla do okamžiku jeho odpojení;

- 59) „čerpací stanicí“ jediné fyzické zařízení na jednom určitém místě sestávající z jednoho nebo více výdejních stojanů;
- 60) „regulačním orgánem“ regulační orgán určený každým členským státem podle čl. 57 odst. 1 směrnice (EU) 2019/944;
- 61) „energie z obnovitelných zdrojů“ energie z obnovitelných zdrojů ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 1 směrnice (EU) 2018/2001;
- 62) „plavidlem typu ro-ro pro přepravu cestujících“ plavidlo, které přepravuje více než 12 cestujících a je vybaveno zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď a sjet z lodi;
- 63) „bezpečnou a chráněnou parkovací plochou“ parkovací plocha přístupná řidičům provozujícím přepravu zboží nebo cestujících, která byla certifikována v souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012¹;
- 64) „dodávkami elektřiny z pevniny“ poskytování elektřiny z pevniny prostřednictvím normalizovaného stacionárního nebo mobilního rozhraní námořním lodím nebo plavidlům vnitrozemské plavby vyvázaným u hrany nábreží;
- 65) „chytrým dobíjením“ operace dobíjení, při níž je množství elektřiny přiváděné do baterie v reálném čase regulováno na základě informací získaných prostřednictvím elektronické komunikace;

¹ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012 ze dne 7. dubna 2022, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, pokud jde o zavedení norem upřesňujících úroveň služeb a ochrany bezpečných a chráněných parkovacích ploch a postupů pro jejich certifikaci (Úř. věst. L 170, 28.6.2022, s. 27).

- 66) „statickými daty“ data, u nichž nedochází k častým nebo pravidelným změnám;
- 67) „globální síť TEN-T“ globální síť ve smyslu článku 9 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 68) „hlavní síť TEN-T“ hlavní síť ve smyslu článku 38 nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 69) „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;
- 70) „námořním přístavem hlavní sítě TEN-T nebo námořním přístavem globální sítě TEN-T“ námořní přístav hlavní sítě TEN-T nebo globální sítě TEN-T, jak jsou uvedeny a kategorizovány v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;
- 71) „provozovatelem přenosové soustavy“ provozovatel přenosové soustavy ve smyslu čl. 2 bodu 35 směrnice (EU) 2019/944;
- 72) „městským uzlem“ městský uzel ve smyslu čl. 3 písm. p) nařízení (EU) č. 1315/2013.

Článek 3

Cíle pro dobíjecí infrastrukturu pro lehká elektrická vozidla

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

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby na konci každého roku počínaje... [rok data použitelnosti uvedený v článku 26] byly kumulativně splněny tyto cíle týkající se výstupního výkonu:

- a) na každé lehké bateriové elektrické vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 1,3 kW; a
- b) na každé lehké plug-in hybridní vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 0,80 kW.

2. Dosáhne-li podíl lehkých bateriových elektrických vozidel ve srovnání s celkovým počtem lehkých vozidel registrovaných na území členského státu nejméně 15 % a členský stát prokáže, že provádění požadavků stanovených v odst. 1 druhém pododstavci má nepříznivé účinky v daném členském státě, 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.
3. Komise přijme do šesti měsíců od obdržení odůvodněné žádosti předložené podle odstavce 2 rozhodnutí podle okolností každého jednotlivého případu.
4. Členské státy na silniční síti na svém území zajistí minimální pokrytí veřejně přístupných dobíjecích bodů pro lehká elektrická vozidla.

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby:

- a) podél hlavní silniční sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká elektrická vozidla, které splňují následující požadavky:
 - i) do 31. prosince 2025 nabízí každý dobíjecí park výstupní výkon nejméně 400 kW a zahrnuje alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;

- ii) do 31. prosince 2027 nabízí každý dobíjecí park výstupní výkon nejméně 600 kW a zahrnuje alespoň dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
- b) podél globální silniční sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká elektrická vozidla, které splňují následující požadavky:
 - i) do 31. prosince 2027 nabízí každý dobíjecí park podél alespoň 50 % délky globální silniční sítě TEN-T výstupní výkon nejméně 300 kW a zahrnuje alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
 - ii) do 31. prosince 2030 nabízí každý dobíjecí park výstupní výkon nejméně 300 kW a zahrnuje alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
 - iii) do 31. prosince 2035 nabízí každý dobíjecí park výstupní výkon nejméně 600 kW a zahrnuje alespoň dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW.

5. Výpočet procentního podílu délky globální silniční sítě TEN-T uvedeného v odst. 4 písm. b bodu i) vychází z těchto prvků:
- a) pro výpočet jmenovatele: celková délka globální silniční sítě TEN-T na území členského státu;
 - b) pro výpočet čitatele: kumulovaná délka úseků globální silniční sítě TEN-T mezi dvěma veřejně přístupnými dobíjecími parky pro lehká elektrická vozidla, které splňují požadavky uvedené v odst. 4 písm. b) bodu i), kromě všech úseků globální silniční sítě TEN-T mezi dvěma takovými dobíjecími parky, které jsou od sebe vzdáleny více než 60 km.
6. Jeden veřejně přístupný dobíjecí park pro lehká elektrická vozidla může být zaveden podél silniční sítě TEN-T pro oba směry jízdy za předpokladu, že:
- a) dobíjecí park je snadno přístupný z obou směrů jízdy;
 - b) dobíjecí park je náležitě označen a
 - c) pro oba směry jízdy jsou splněny požadavky stanovené v odstavci 4, pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, celkový výstupní výkon dobíjecího parku, počet dobíjecích bodů a výstupní výkon jednotlivých dobíjecích bodů pro jeden směr jízdy.

7. Odchylně od odstavce 4 tohoto článku podél silnic sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 8 500 lehkých vozidel a pokud zavedení infrastruktury není odůvodnitelné socioekonomickými náklady a přínosy, mohou členské státy stanovit, že jeden veřejně přístupný dobíjecí park pro lehká elektrická vozidla slouží pro oba směry jízdy, za předpokladu, že jsou splněny požadavky stanovené v odstavci 4 tohoto článku, pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, celkový výstupní výkon dobíjecího parku, počet dobíjecích bodů a výstupní výkon jednotlivých dobíjecích bodů pro jeden směr jízdy, a že tento dobíjecí park je snadno přístupný z obou směrů jízdy a je náležitě označen. Členské státy oznámí Komisi každý případ, kdy využily odchylky uvedené v tomto odstavci. Členské státy tyto případy každé dva roky přezkoumají při přípravě vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 15.

8. Odchylně od odstavce 4 tohoto článku podél silnic sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 8 500 lehkých vozidel a pokud zavádění infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickými náklady a přínosy, mohou členské státy celkový výstupní výkon veřejně přístupného dobíjecího parku pro lehká vozidla, který je vyžadován podle odstavce 4 tohoto článku, snížit až o 50 %, za předpokladu, že tento dobíjecí park slouží pouze jednomu směru jízdy a že jsou splněny ostatní požadavky stanovené v odstavci 4 tohoto článku, pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, počet dobíjecích bodů a výstupní výkon jednotlivých dobíjecích bodů. Členské státy oznámí Komisi každý případ, kdy využily odchylky uvedené v tomto odstavci. Členské státy tyto případy každé dva roky přezkoumají při přípravě vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 15.
9. Odchylně od požadavku týkajícího se maximální vzdálenosti 60 km mezi veřejně přístupnými dobíjecími parky pro lehká vozidla stanoveného v odst. 4 písm. a) a b) tohoto článku mohou členské státy podél silnic sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 3 000 lehkých vozidel povolit delší vzdálenost mezi těmito dobíjecími parky, a to až 100 km, pokud je vzdálenost mezi dobíjecími parky náležitě označena. Členské státy oznámí Komisi každý případ, kdy využily odchylky uvedené v tomto odstavci. Členské státy tyto případy každé dva roky přezkoumají při přípravě vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 15.

10. Pokud členský stát oznámil Komisi případ, kdy využil odchylky uvedené v odstavci 7, považují se požadavky stanovené v odst. 4 písm. a) a b), pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, za splněné.
11. Sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní **silniční** sítě TEN-T a globální **silniční** sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v **odst. 4** písm. a) a b).

Článek 4

Cíle pro dobíjecí infrastrukturu pro těžká elektrická vozidla

1. Členské státy na svém území zajistí minimální pokrytí veřejně přístupných dobíjecích bodů pro těžká elektrická vozidla.

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby:

- a) do 31. prosince 2025 byly podél alespoň 15 % délky silniční sítě TEN-T zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká elektrická vozidla v každém směru jízdy a aby každý dobíjecí park nabízel výstupní výkon nejméně 1 400 kW a zahrnoval alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;

- b) do 31. prosince 2027 byly podél alespoň 50 % délky silniční sítě TEN-T zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká elektrická vozidla v každém směru jízdy a aby každý dobíjecí park:
 - i) podél hlavní silniční sítě TEN-T nabízel výstupní výkon nejméně 2 800 kW a zahrnoval alespoň dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW,
 - ii) podél globální silniční sítě TEN-T nabízel výstupní výkon nejméně 1 400 kW a zahrnoval alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
- c) do 31. prosince 2030 byly podél hlavní silniční sítě TEN-T v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká elektrická vozidla a aby každý dobíjecí park nabízel výstupní výkon nejméně 3 600 kW a zahrnoval alespoň dva dobíjecí body s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;
- d) do 31. prosince 2030 byly podél globální silniční sítě TEN-T v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 100 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká elektrická vozidla a aby každý dobíjecí park nabízel výstupní výkon nejméně 1 500 kW a zahrnoval alespoň jeden dobíjecí bod s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;

- e) do 31. prosince 2027 byly na každé bezpečné a chráněné parkovací ploše nainstalovány alespoň dvě veřejně přístupné dobíjecí stanice pro těžká elektrická vozidla s individuálním výstupním výkonem nejméně 100 kW;
- f) do 31. prosince 2030 byly na každé bezpečné a chráněné parkovací ploše nainstalovány alespoň čtyři veřejně přístupné dobíjecí stanice pro těžká elektrická vozidla s individuálním výstupním výkonem nejméně 100 kW;
- g) do 31. prosince 2025 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká elektrická vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně 900 kW, poskytované dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;
- h) do 31. prosince 2030 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká elektrická vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně 1 800 kW, poskytované dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW.

2. Výpočet procentního podílu délky silniční sítě TEN-T podle odst. 1 písm. a) a b) vychází z těchto prvků:

- a) pro výpočet jmenovatele: celková délka silniční sítě TEN-T na území členského státu;

- b) pro výpočet čitatele: kumulovaná délka úseků silniční sítě TEN-T mezi dvěma veřejně přístupnými dobíjecími parky pro těžká elektrická vozidla, které splňují požadavky uvedené v odst. 1 písm. a) nebo b), kromě všech úseků silniční sítě TEN-T mezi dvěma takovými dobíjecími parky, které jsou od sebe vzdáleny více než 120 km.
3. Jeden veřejně přístupný dobíjecí park pro těžká elektrická vozidla může být zaveden podél silniční sítě TEN-T pro oba směry jízdy za předpokladu, že:
- a) dobíjecí park je snadno přístupný z obou směrů jízdy;
 - b) dobíjecí park je náležitě označen; a
 - c) pro oba směry jízdy jsou splněny požadavky stanovené v odstavci 1, pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, celkový výstupní výkon dobíjecího parku, počet dobíjecích bodů a výstupní výkon jednotlivých bodů pro jeden směr jízdy.

4. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku podél silnic sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 2 000 těžkých vozidel a pokud zavedení infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickými náklady a přínosy, mohou členské státy stanovit, že jeden veřejně přístupný dobíjecí park pro těžká elektrická vozidla slouží oběma směrům jízdy, za předpokladu, že jsou splněny požadavky stanovené v odstavci 1 tohoto článku, pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, celkový výstupní výkon dobíjecího parku, počet dobíjecích bodů a výstupní výkon jednotlivých dobíjecích bodů pro jeden směr jízdy, že tento dobíjecí park je snadno přístupný z obou směrů jízdy a je náležitě označen. Členské státy oznámí Komisi každý případ, kdy využily odchylky uvedené v tomto odstavci. Členské státy tyto případy každé dva roky přezkoumají při přípravě vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 15.

5. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku podél silnic sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 2 000 těžkých vozidel a pokud zavádění infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickými náklady a přínosy, mohou členské státy celkový výstupní výkon veřejně přístupného dobíjecího parku pro těžká elektrická vozidla, který je vyžadován podle odstavce 1 tohoto článku, snížit až o 50 %, za předpokladu, že tento dobíjecí park slouží pouze jednomu směru jízdy a že jsou splněny ostatní požadavky stanovené v odstavci 1 tohoto článku, pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, počet dobíjecích bodů a výstupní výkon jednotlivých dobíjecích bodů. Členské státy oznámí Komisi každý případ, kdy využily odchylky uvedené v tomto odstavci. Členské státy tyto případy každé dva roky přezkoumají při přípravě vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 15.
6. Odchylně od požadavku týkajícího se maximální vzdálenosti 60 km mezi veřejně přístupnými dobíjecími parky pro těžká elektrická vozidla stanoveného v odst. 1 písm. c) tohoto článku mohou členské státy podél silnic hlavní sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 800 těžkých vozidel povolit delší vzdálenost mezi těmito dobíjecími parky, a to až 100 km, pokud je vzdálenost mezi dobíjecími parky náležitě označena. Členské státy oznámí Komisi každý případ, kdy využily odchylek uvedených v tomto odstavci. Členské státy tyto případy každé dva roky přezkoumají při přípravě vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 15.

7. Pokud členský stát oznámil Komisi případ, kdy využil odchylky uvedené v odstavci 6, považuje se požadavek stanovený v odst. 1 písm. c), pokud jde o maximální vzdálenost mezi dobíjecími parky, za splněný.
8. Odchylně od požadavků uvedených v odst. 1 písm. a), b), c) a d), týkajících se celkového výstupního výkonu veřejně přístupných dobíjecích parků pro těžká elektrická vozidla a odchylně od požadavku uvedeného v odst. 1 písm. c) týkajícího se maximální vzdálenosti mezi dobíjecími parky může Kypr předložit Komisi odůvodněnou žádost o povolení uplatňovat nižší požadavky, pokud jde o úroveň celkového výstupního výkonu veřejně přístupných dobíjecích parků pro těžká elektrická vozidla, nebo zavést delší maximální vzdálenost mezi těmito dobíjecími parky, a to až 100 km, případně může učinit obojí, za předpokladu, že tato žádost, bude-li povolena, nebude bránit provozu těžkých elektrických vozidel v tomto členském státě.

Komise přijme do šesti měsíců od obdržení odůvodněné žádosti předložené podle prvního pododstavce rozhodnutí o této žádosti podle okolností každého jednotlivého případu.

Veškerá povolení udělená Kypru na základě takového rozhodnutí jsou platná nejvýše čtyři roky. Bude-li mít Kypr zájem o prodloužení platnosti povolení, může před uplynutím doby jeho platnosti předložit Komisi další odůvodněnou žádost.

9. Sousední členské státy do 31. prosince 2030 zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní silniční sítě TEN-T a globální silniční sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti mezi dobíjecími parky uvedené v odst. 1 písm. c) a d). Před tímto datem je třeba věnovat zvláštní pozornost přeshraničním úsekům a sousední členské státy vyvinou veškeré možné úsilí, aby tyto maximální vzdálenosti dodržovaly, jakmile zavedou dobíjecí infrastrukturu podél přeshraničních úseků silniční sítě TEN-T.

Článek 5

Dobíjecí infrastruktura

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

Na veřejně přístupných dobíjecích bodech zavedených po ... [datum použitelnosti uvedené v článku 26] je možné jednorázové dobítí pomocí platebního prostředku, který se v Unii běžně používá. Za tímto účelem provozovatelé dobíjecích bodů přijímají v těchto místech 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 využívajících internetové připojení a umožňujících 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 s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším, které byly nainstalovány podél silniční sítě TEN-T nebo na bezpečné a chráněné parkovací ploše, včetně dobíjecích bodů nainstalovaných před ... [datum použitelnosti uvedené v článku 26], splňovaly požadavky uvedené v písmenu a) nebo b).

Jeden platební terminál nebo jedno platební zařízení uvedené v druhém pododstavci může sloužit několika veřejně přístupným dobíjecím bodům v rámci jednoho dobíjecího parku.

Požadavky uvedené v tomto odstavci se nevztahují na veřejně přístupné dobíjecí body, které za službu dobíjení nevyžadují platbu.

2. 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 místo toho buď dobíjet své vozidlo jednorázově, jak je stanoveno v odstavci 1, nebo k dobíjení využít jiné smluvní řešení nabízené u tohoto dobíjecího bodu. Provozovatelé dobíjecích bodů mají povinnost tuto možnost koncovým uživatelům **jasně ukázat** a vhodným způsobem jim ji nabízet u každého veřejně přístupného dobíjecího bodu, který provozují a kde poskytují možnost automatického ověření.
3. Ceny účtované provozovateli veřejně přístupných dobíjecích bodů musí být přiměřené, snadno a jasně srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb mobility. Úroveň cen však může být diferencována pouze tehdy, je-li diferenciace prováděna přiměřeným způsobem a existuje-li pro ni objektivní odůvodnění.
4. U veřejně přístupných dobíjecích bodů s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším vychází cena za jednorázovou službu účtovaná provozovatelem z ceny za kWh dodané elektřiny. Provozovatelé těchto dobíjecích bodů mohou navíc účtovat poplatek za obsazenost jako cenu za minutu, aby odrazovali od příliš dlouhé obsazenosti dobíjecího bodu.

Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším uvedou na dobíjecích stanicích cenu za jednorázovou službu za kWh a veškeré případné poplatky za obsazenost vyjádřené v ceně za minutu tak, aby tyto informace byly koncovým uživatelům známy před zahájením procesu dobíjení a aby usnadnily srovnávání cen.

Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů s výstupním výkonem nižším než 50 kW na dobíjecích stanicích, které provozují, snadno a jasně zpřístupní cenu za jednorázovou službu se všemi jejími složkami tak, aby tyto informace byly koncovým uživatelům známy před zahájením procesu dobíjení a aby usnadnily srovnávání cen.

Příslušné cenové složky musí být uvedeny v tomto pořadí:

- cena za kWh;
- cena za minutu;
- cena za proces dobíjení a
- jakákoli další cenová složka.

První a druhý pododstavec se vztahují na všechny dobíjecí body nainstalované po ...
[datum použitelnosti uvedené v článku 26].

5. Ceny, které poskytovatelé služeb mobility účtují koncovým uživatelům, musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Poskytovatelé služeb mobility zpřístupní koncovým uživatelům před zahájením zamýšleného procesu dobíjení veškeré příslušné informace o cenách týkající se konkrétně tohoto procesu dobíjení, a to prostřednictvím volně dostupných a široce podporovaných elektronických prostředků, s jasným rozlišením všech cenových složek, včetně příslušných nákladů na e-roaming a dalších poplatků účtovaných poskytovatelem služeb mobility. Tyto poplatky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Poskytovatelé služeb mobility neuplatňují žádné poplatky navíc za přeshraniční e-roaming.
6. Členské státy zajistí, aby jejich orgány pravidelně monitorovaly trh s dobíjecí infrastrukturou a aby zejména sledovaly, zda provozovatelé dobíjecích bodů a poskytovatelé služeb mobility dodržují ustanovení odstavců 3 a 5. Členské státy se rovněž snaží zajistit, aby jejich orgány pravidelně monitorovaly případné nekalé obchodní praktiky, které mají dopad na spotřebitele.
7. Provozovatelé dobíjecích bodů do ...[šest měsíců po datu použitelnosti uvedeném v článku 26] zajistí, aby všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body byly digitálně propojené.
8. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body, které byly nainstalovány po ... [datum použitelnosti uvedené v článku 26] nebo renovovány po ... [šest měsíců po datu použitelnosti uvedeném v článku 26], umožňovaly chytré dobíjení.

9. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby na parkovacích plochách a odpočívadlech podél silniční sítě TEN-T, kde je nainstalována infrastruktura pro alternativní paliva, bylo přesné umístění této infrastruktury vhodně označeno.
10. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů do ... [jeden rok po datu použitelnosti uvedeném v článku 26] 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 jeho vlastníkem, mu vlastník na základě jejich vzájemného ujednání poskytne dobíjecí bod s technickými charakteristikami, které provozovateli umožní splnit povinnosti stanovené v odstavcích 2, 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 nainstalován minimální počet veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic.

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby byly do 31. prosince 2030 podél hlavní sítě TEN-T v maximální vzájemné vzdálenosti 200 km nainstalovány veřejně přístupné vodíkové čerpací stanice určené pro minimální kumulativní kapacitu 1 t/den a vybavené plničkou s tlakem nejméně 700 barů.

Členské státy dále zajistí, aby do 31. prosince 2030 byla v každém městském uzlu uvedena do provozu alespoň jedna veřejně přístupná vodíková čerpací stanice. Členské státy zajistí, aby u těchto čerpacích stanic byla provedena analýza nejlepšího umístění, která posoudí zejména možnost jejich rozmístění v multimodálních centrech, kde by mohly být zásobovány i jiné druhy dopravy.

Členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky stanoví jasnou lineární trajektorii ukazující, jak hodlají splnit cíle pro rok 2030, a jasný orientační cíl pro rok 2027, který zajistí dostatečné pokrytí hlavní sítě TEN-T, aby bylo možné vyhovět vyvíjejícím se požadavkům trhu.

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.

4. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku podél silnic hlavní sítě TEN-T s celkovým ročním průměrným denním provozem nižším než 2 000 těžkých vozidel a pokud zavedení infrastruktury nelze odůvodnit socioekonomickými náklady a přínosy, mohou členské státy kapacitu veřejně přístupné vodíkové čerpací stanice, která je vyžadována podle odstavce 1 tohoto článku, snížit až o 50 %, za předpokladu, že jsou splněny požadavky stanovené v uvedeném odstavci, pokud jde o maximální vzdálenost mezi vodíkovými čerpacími stanicemi a tlak plničky. Členské státy oznámí Komisi každý případ, kdy využily odchylky uvedené v tomto odstavci. Členské státy tyto případy každé dva roky přezkoumají při přípravě vnitrostátní zprávy o pokroku uvedené v článku 15.
5. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku, a pokud jsou náklady na zavádění infrastruktury neúměrné přínosům, a to i přínosům v oblasti životního prostředí, mohou členské státy rozhodnout, že odstavec 1 tohoto článku neuplatní:
- a) na nejvzdálenější regiony Unie ve smyslu článku 349 Smlouvy o fungování EU; nebo
 - b) na ostrovy, které spadají do definice malých připojených soustav nebo izolovaných soustav podle směrnice (EU) 2019/944.

V takových případech členské státy svá rozhodnutí odůvodní Komisi a zpřístupní veškeré příslušné informace ve svých vnitrostátních rámcích politiky.

Článek 7

Infrastruktura pro čerpání vodíku

1. Provozovatelé vodíkových výdejních stojanů poskytnou na veřejně přístupných výdejních stojanech, které provozují, koncovým uživatelům možnost jednorázového čerpání paliva.

Jednorázové čerpání paliva je možné na všech veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanech za použití platebního nástroje, který se v Unii běžně používá. Za tímto účelem provozovatelé těchto výdejních stojanů 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.

Pro veřejně přístupné vodíkové výdejní stojany nainstalované po ... [datum použitelnosti uvedené v článku 26] platí požadavky uvedené v tomto odstavci od jejich instalace. Pro veřejně přístupné vodíkové výdejní stojany nainstalované před ... [datum použitelnosti uvedené v článku 26] se požadavky uvedené v tomto odstavci použijí od ... [šest měsíců po datu použitelnosti uvedeném v článku 26].

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

2. Ceny účtované provozovateli veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů musí být přiměřené, snadno a jasně srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů nesmí prostřednictvím účtovaných cen činit rozdíly mezi koncovými uživateli a poskytovateli služeb mobility ani mezi různými poskytovateli služeb mobility. Úroveň cen však může být diferencována, ovšem pouze tehdy, existuje-li pro tuto diferenciaci objektivní odůvodnění.
3. Provozovatelé vodíkových výdejních stojanů na jimi provozovaných veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanicích jasně uvedou informace o ceně za jednorázovou službu na 1 kg tak, aby tyto informace byly koncovým uživatelům známy před zahájením procesu čerpání paliva a aby usnadnily srovnávání cen.

4. Provozovatelé veřejně přístupných vodíkových 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 všech cenových složek účtovaných provozovatelem vodíkového výdejního stojanu, příslušných nákladů na e-roaming a dalších poplatků, které účtují.

Článek 8

Infrastruktura pro zkapalněný metan pro silniční vozidla

Členské státy do 31. prosince 2024 zajistí, aby byl zřízen přiměřený počet veřejně přístupných výdejních stojanů se zkapalněným metanem, a to alespoň podél hlavní sítě TEN-T, s cílem umožnit provoz těžkých motorových vozidel na zkapalněný metan 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 sítě **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 31. prosince 2029:

- a) námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, u nichž je roční počet zastávek námořních kontejnerových lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun vyvážaných u hrany nábreží za poslední tři roky v průměru vyšší než 100, byly vybaveny tak, aby každý rok zajišťovaly dodávky elektřiny z pevniny pro nejméně 90 % celkového počtu zastávek námořních kontejnerových lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun vyvážaných u hrany nábreží v dotčeném námořním přístavu;
- b) námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, u nichž je roční počet zastávek námořních plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun a námořních vysokorychlostních osobních plavidel o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun vyvážaných u hrany nábreží za poslední tři roky v průměru vyšší než 40, byly 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 rejstříkových tun a námořních vysokorychlostních osobních plavidel o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun vyvážaných u hrany nábreží v dotčeném námořním přístavu;

c) námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, u nichž je roční počet zastávek námořních osobních lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, které nezahrnují námořní plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících ani námořní vysokorychlostní osobní plavidla a které jsou vyvázány u hrany nábreží, za poslední tři roky v průměru vyšší než 25, byly vybaveny tak, aby každý rok zajišťovaly dodávky elektřiny z pevniny pro nejméně 90 % celkového počtu zastávek námořních osobních lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, které nezahrnují námořní plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících ani námořní vysokorychlostní osobní plavidla, které jsou vyvázány u hrany nábreží v dotčeném námořním přístavu.

2. Zastávky lodí ve smyslu čl. 6 odst. 5 písm. a), b), c), e) a g) nařízení (EU) 2023/...⁺ se nezohledňují pro účely stanovení celkového počtu zastávek v přístavech v případě lodí, které jsou vyvázány u hrany nábreží v dotčeném námořním přístavu podle odstavce 1 tohoto článku.
3. Pokud se námořní přístav hlavní sítě TEN-T nebo námořní přístavy globální sítě TEN-T nachází na ostrově nebo v nejvzdálenějším regionu uvedeném v článku 349 Smlouvy o fungování EU nebo na území Ceuty a Melilly, které nedisponují přímým připojením k pevninské elektrické síti, nebo v případě nejvzdálenějšího regionu nebo Ceuty a Melilly připojením k elektrické síti sousední země, odstavec 1 tohoto článku se nepoužije, dokud nebude takové připojení dokončeno nebo dokud zde nebude dostatečná kapacita elektřiny z nefosilních zdrojů vyrobená na místě, která by pokryla potřeby ostrova, nejvzdálenějšího regionu nebo Ceuty a Melilly, dle vhodnosti.

⁺ Úř. věst.: vložte prosím do textu číslo nařízení uvedené v dokumentu PE-CONS 26/23 (2021/0210(COD)).

Článek 10

Cíle pro dodávky elektřiny z pevniny ve vnitrozemských přístavech

Členské státy zajistí, aby:

- a) do 31. prosince 2024 bylo ve všech vnitrozemských přístavech hlavní síť TEN-T umístěno alespoň jedno zařízení zajišťující dodávky elektřiny z pevniny plavidlům vnitrozemské plavby;
- b) do 31. prosince 2029 bylo ve všech vnitrozemských přístavech globální síť TEN-T umístěno alespoň jedno zařízení zajišťující dodávky elektřiny z pevniny plavidlům vnitrozemské plavby.

Článek 11

Cíle pro dodávky zkapalněného metanu v námořních přístavech

- 1. Členské státy zajistí, aby byl do 31. prosince 2024 v námořních přístavech hlavní síť TEN-T uvedených v odstavci 2 zřízen přiměřený počet výdejních stojanů se zkapalněným metanem 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 výdejním stojanům se zkapalněným metanem podle odstavce 1, přičemž zvažují rozvoj přístavu, stávající výdejní stojany se zkapalněným metanem, skutečnou poptávku na trhu, a to krátkodobou i dlouhodobou, jakož i další vývoj.

Článek 12

Cíle pro dodávky elektřiny stojícím letadlům

1. Členské státy zajistí, aby na všech letištích hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T bylo poskytování dodávek elektřiny stojícím letadlům zajištěno následovně:
 - a) do 31. prosince 2024 u všech stání letadel, používaných pro obchodní leteckou dopravu za účelem nástupu či výstupu cestujících nebo nakládky či vykládky zboží;
 - b) do 31. prosince 2029 u všech vzdálených stání letadel, používaných pro obchodní leteckou dopravu, za účelem nástupu či výstupu cestujících nebo nakládky či vykládky zboží.
2. Členské státy mohou osvobodit letiště sítě TEN-T, která měla za poslední tři roky v průměru méně než 10 000 pohybů komerčních letadel ročně, od povinnosti dodávat elektřinu stojícím letadlům na všech vzdálených stáních letadel.

3. Odstavec 1 se nevztahuje na zvláštní stání pro odmrazování, stání na vyhrazených vojenských plochách a stání zvláště určená pro letadla všeobecného letectví s maximální vzletovou hmotností nižší než 5,7 tun.
4. 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

Železniční infrastruktura

Pokud jde o železniční infrastrukturu, na kterou se nevztahuje nařízení (EU) č. 1315/2013, členské státy v případě železničních úseků, které nelze z technických důvodů nebo z důvodu nákladové efektivity plně elektrifikovat, posoudí vývoj technologií alternativních paliv a pohonných systémů, jako jsou vlaky na vodíkový nebo bateriový pohon, a případně veškeré potřeby dobíjecí a čerpací infrastruktury.

Článek 14

Vnitrostátní rámce politiky

1. Do 31. prosince 2024 každý členský stát vypracuje a zašle Komisi návrh vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu v oblasti alternativních paliv v odvětví dopravy a pro zavedení příslušné infrastruktury.

2. Vnitrostátní rámec politiky musí obsahovat alespoň tyto prvky:

- a) posouzení současného stavu a budoucího vývoje trhu, pokud jde o alternativní paliva v odvětví dopravy, a rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva při zohlednění intermodálního přístupu k infrastruktuře pro alternativní paliva a případně přeshraniční kontinuity, a rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva na ostrovech a v nejvzdálenějších regionech;
- b) vnitrostátní obecné a specifické cíle podle článků 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 a 12, pro něž jsou v tomto nařízení stanoveny povinné vnitrostátní cíle;
- c) politiky a opatření nezbytné k tomu, aby bylo dosaženo povinných obecných a specifických cílů uvedených v písmenu b);
- d) plánovaná nebo přijatá opatření na podporu zavádění infrastruktury pro alternativní paliva pro uzavřené vozové parky, zejména pro dobíjecí stanice a vodíkové čerpací stanice pro služby veřejné dopravy a dobíjecí stanice pro sdílené automobily (car-sharing);
- e) plánovaná nebo přijatá opatření na podporu a usnadnění zavádění dobíjecích stanic pro lehká a těžká vozidla na soukromých místech, která nejsou veřejně přístupná;

- f) plánovaná nebo přijatá opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva v městských uzlech, zejména pokud jde o veřejně přístupné dobíjecí body;
- g) plánovaná nebo přijatá opatření na podporu dostatečného počtu veřejně přístupných vysoce výkonných dobíjecích bodů;
- h) plánovaná nebo přijatá 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;
- i) opatření k zajištění toho, aby veřejně přístupné dobíjecí body a výdejní stojany pro 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 (EU) 2019/882;
- j) plánovaná nebo přijatá opatření k odstranění možných překážek, pokud jde o plánování, povolování, pořízování a provoz infrastruktury pro alternativní paliva;
- k) přehled o současném stavu, perspektivách a plánovaných opatřeních, pokud jde o zavádění infrastruktury v námořních přístavech pro alternativní paliva jiná než zkapalněný metan a dodávky elektřiny z pevniny pro námořní lodě, například pro vodík, amoniak, metanol a elektřinu;

- l) přehled o současném stavu, perspektivách a plánovaných opatřeních, pokud jde o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva pro vodíkové nebo bateriové vlaky na železničních úsecích sítě TEN-T, které nelze elektrifikovat, včetně cílů, klíčových milníků a potřebného financování;
- m) přehled o současném stavu, perspektivách a plánovaných opatřeních, pokud jde o zavádění infrastruktury na letištích pro alternativní paliva jiná než dodávky elektřiny stojícím letadlům, například pro elektrické dobíjení letadel a doplňování vodíku do letadel;
- n) přehled o současném stavu, perspektivách a plánovaných opatřeních, pokud jde o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva pro vnitrozemskou plavbu, například pro elektřinu a vodík.

3. Vnitrostátní rámec politiky může obsahovat tyto prvky:

- a) přehled o současném stavu, perspektivách a plánovaných opatřeních pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v námořních přístavech, například pro elektřinu a vodík, pro přístavní služby ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352¹;

¹ 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).

- b) vnitrostátní cíle a opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva podél silničních sítí, které nejsou zahrnuty do hlavní sítě TEN-T nebo globální sítě TEN-T, zejména pokud jde o veřejně přístupné dobíjecí body;
 - c) opatření k zajištění dostupnosti infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva na celém území členského státu se zvláštním důrazem na venkovské oblasti s cílem zajistit jejich dostupnost a územní soudržnost;
 - d) opatření k zajištění toho, aby hustota veřejně přístupné infrastruktury pro alternativní paliva dostupné na vnitrostátní úrovni zohledňovala hustotu obyvatelstva;
 - e) vnitrostátní obecné a specifické cíle pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva související s písmeny a), b), c) a d), pro něž nejsou v tomto nařízení stanoveny povinné cíle.
4. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních rámcích politiky byly zohledněny potřeby různých druhů dopravy provozovaných na jejich území.
5. 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.

6. 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 vypracování strategií pro využívání alternativních paliv a na zavádění odpovídající infrastruktury ve vodní dopravě. Komise je členským státům v procesu spolupráce nápomocna.
7. Podpůrná opatření pro infrastrukturu pro alternativní paliva musí být v souladu s příslušnými pravidly Unie pro státní podporu.
8. Každý členský stát veřejnosti zpřístupní svůj návrh vnitrostátního rámce politiky a zajistí, aby byly veřejnosti včas a účinně poskytnuty příležitosti se podílet se na přípravě návrhu vnitrostátního rámce politiky.
9. Komise návrhy vnitrostátních rámců politiky posoudí a může členskému státu vydat doporučení. Tato doporučení musí být vydána nejpozději šest měsíců po předložení návrhu vnitrostátního rámce politiky podle odstavce 1 tohoto článku. Mohou se týkat zejména:
 - a) úrovně ambicí obecných a specifických cílů vytyčených za účelem splnění povinností stanovených v článcích 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12 a 13**;
 - b) politik a opatření souvisejících s vnitrostátními obecnými a specifickými cíli.

10. Každý členský stát veškerá doporučení Komise náležitě zohlední ve svém konečném vnitrostátním rámci politiky. Pokud se dotčený členský stát nějakým doporučením nebo jeho podstatnou částí nezabývá, poskytne Komisi písemné vysvětlení.
11. Do 31. prosince 2025 každý členský stát vypracuje návrh svého konečného vnitrostátního rámce politiky ve snadno čitelné a srozumitelné formě a informuje o něm Komisi. Komise tyto konečné vnitrostátní rámce politiky zpřístupní veřejnosti.

Článek 15

Vnitrostátní podávání zpráv

1. Každý členský stát do 31. prosince 2027 a poté každé dva roky předloží Komisi samostatnou vnitrostátní zprávu o pokroku při provádění svého vnitrostátního rámce politiky. Zpráva je vypracována ve snadno čitelné a srozumitelné formě a Komise ji zpřístupní veřejnosti.
2. Vnitrostátní zpráva o pokroku obsahuje informace uvedené v příloze I a případně příslušné zdůvodnění úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v čl. 14 odst. 2, jakož i opatření, která je třeba přijmout k dosažení těchto obecných a specifických cílů v budoucnu.

3. Členské státy nejpozději do 30. června 2024 a poté pravidelně každé tři roky posoudí, jakým způsobem by díky zavedení a provozu dobíjecích bodů mohla elektrická vozidla ještě výrazněji přispívat k flexibilitě energetického systému, včetně jejich účasti na vyrovnávacím trhu, a k další absorpci elektřiny z obnovitelných zdrojů. Toto posouzení zohlední všechny typy veřejných i soukromých dobíjecích bodů, včetně těch, které nabízejí chytré a obousměrné nabíjení, a všechny výstupní výkony, a poskytne doporučení ohledně jejich typu, podpůrné technologie a zeměpisného rozložení s cílem usnadnit uživatelům začlenit jejich elektrická vozidla do systému. Toto posouzení určí vhodná opatření, která je třeba provést za účelem splnění požadavků stanovených v tomto nařízení, včetně požadavků na zajištění souladu plánování infrastruktury s odpovídajícím plánováním sítě. Toto posouzení zohlední příspěvky všech zúčastněných stran a zpřístupní se veřejnosti. Každý členský stát může požádat svůj regulační úřad, aby provedl toto posouzení. Na základě výsledků posouzení členské státy v případě potřeby přijmou vhodná opatření pro zavedení dalších dobíjecích bodů a zahrnou je do svých vnitrostátních zpráv o pokroku uvedených v odst. 1 tohoto článku. 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 každého členského státu nejpozději do 30. června 2024 a poté pravidelně každé tři roky potenciální příspěvek obousměrného nabíjení ke snižování uživatelských a systémových nákladů a ke zvyšování podílu elektřiny z obnovitelných zdrojů v elektrizační soustavě. 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 na soukromých místech a zahrnou je do svých vnitrostátních zpráv o pokroku uvedených v odstavci 1.

Článek 16

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

Do... [šest měsíců ode dne použitelnosti uvedeného v článku 26] přijme Komise pokyny a šablony týkající se obsahu, struktury a formátu vnitrostátních rámců politiky, které mají členské státy předkládat podle článku 14, a obsahu vnitrostátních zpráv o pokroku, které mají členské státy předkládat podle čl. 15 odst. 1. Komise může přijmout pokyny a šablony pro usnadnění účinného uplatňování veškerých dalších ustanovení tohoto nařízení v celé Unii.

Článek 17

Přezkum vnitrostátních rámců politiky a vnitrostátních zpráv o pokroku

1. Do 31. prosince 2026 Komise posoudí vnitrostátní rámce politiky oznámené členskými státy podle čl. 14 odst. 11 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. 14 odst. 2.
2. Komise posoudí vnitrostátní zprávy o pokroku předložené členskými státy podle čl. 15 odst. 1 a případně vydá členským státům doporučení, aby bylo zajištěno splnění cílů a povinností stanovených v tomto nařízení.
3. Dotčený členský stát do šesti měsíců od obdržení doporučení uvedených v odstavci 2 Komisi oznámí, jak je hodlá provést. Pokud se dotčený členský stát rozhodne, že doporučení nebo jejich podstatnou část neprovede, zdůvodní své rozhodnutí Komisi.

4. Poté, co dotčený členský stát předložil oznámení nebo odůvodnění podle odstavce 3, uvede ve své následující vnitrostátní zprávě o pokroku, jak doporučení provedl.
5. Jeden rok po předložení těchto vnitrostátních zpráv o pokroku členskými státy podle čl. 15 odst. 1 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o svém posouzení těchto vnitrostátních zpráv o pokroku. Ta musí obsahovat posouzení:
 - a) pokroku členských států při dosahování obecných a specifických cílů uvedených v čl. 14 odst. 2, včetně reakcí členských států na doporučení Komise podle odstavce 2 tohoto článku;
 - b) soudržnosti vývoje infrastruktury pro alternativní paliva na úrovni Unie.
6. Na základě konečných vnitrostátních rámců politiky podle čl. 14 odst. 11, vnitrostátních zpráv o pokroku podle čl. 15 odst. 1 a zpráv podle čl. 18 odst. 1 Komise zpřístupní veřejnosti a pravidelně aktualizuje informace o vnitrostátních obecných a specifických cílech předložených jednotlivými členskými státy, pokud jde o:
 - a) počet veřejně přístupných dobíjecích bodů a dobíjecích stanic, zvláště pro dobíjecí body pro lehká vozidla a dobíjecí body a dobíjecí stanice pro těžká vozidla, a to v souladu s kategorizací uvedenou v příloze III;

- b) počet veřejně přístupných vodíkových výdejných stojanů;
- c) infrastrukturu pro dodávky elektřiny z pevniny v námořních přístavech a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
- d) infrastrukturu pro dodávky elektřiny stojícím letadlům hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
- e) počet výdejných stojanů se zkapalněným metanem v námořních přístavech a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
- f) počet veřejně přístupných výdejných stojanů se zkapalněným metanem pro motorová vozidla;
- g) počet veřejně přístupných výdejných stojanů s CNG pro motorová vozidla;
- h) dobíjecí body a výdejní stojany pro jiná alternativní paliva v námořních přístavech a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
- i) dobíjecí body a výdejní stojany pro jiná alternativní paliva na letištích hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;
- j) dobíjecí body a výdejní stojany s alternativními palivy pro železniční dopravu.

Článek 18
Sledování pokroku

1. Do 31. března ... [roku následujícího po datu použitelnosti uvedeném v článku 26] 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 vozidel a plug-in hybridních vozidel, která byla na jejich území registrována 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 hrozí, že členský stát nesplní své vnitrostátní cíle podle čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení, 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:
 - a) nápravná opatření, která hodlá přijmout ke splnění vnitrostátních cílů stanovených v čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení, včetně veškerých dodatečných opatření, která tento členský stát hodlá přijmout ke splnění těchto cílů; a

- b) jasný harmonogram akcí, který umožní posoudit roční pokrok při plnění těchto cílů.

Pokud Komise shledá, že jsou nápravná opatření dostatečná, dotčený členský stát aktualizuje svou poslední vnitrostátní zprávu o pokroku uvedenou v článku 15 zahrnutím těchto nápravných opatření a předloží ji Komisi.

Komise svá doporučení a nápravná opatření a další kroky dotčeného členského státu zpřístupní veřejnosti.

Článek 19

Informace pro uživatele

1. Musí být zpřístupněny relevantní, soudržné a jasné informace, pokud jde o motorová vozidla uváděná na trh, která lze pravidelně dobíjet nebo do nichž lze doplňovat palivo.

Tyto informace zpřístupňují:

- a) výrobci v příručkách pro motorová vozidla a na motorových vozidlech při uvádění těchto vozidel na trh;
- b) provozovatelé dobíjecích bodů a výdejních stojanů na dobíjecích bodech a výdejních stojanech; a
- c) distributoři v prodejnách motorových vozidel.

2. Kompatibilita vozidel a infrastruktur nebo paliv a vozidel, na něž se vztahuje odstavec 1 tohoto článku, se stanoví v souladu s technickými specifikacemi uvedenými v bodech 10.1 a 10.2 přílohy II.

Odkazují-li tyto technické specifikace na grafické vyjádření, včetně systému barevného kódování, musí být grafické vyjádření jednoduché a snadno srozumitelné.

Toto grafické vyjádření musí být jasně viditelným způsobem umístěno:

- a) provozovateli výdejních stojanů na příslušných čerpadlech a jejich výdejních pistolích u všech výdejních stojanů, které provozují, ode dne uvedení paliv na trh;
 - b) výrobcem v bezprostřední blízkosti všech víček palivových nádrží motorových vozidel uvedených na trh, s nimiž je toto palivo kompatibilní a je pro ně doporučováno, a v příručkách pro motorová vozidla.
3. Pokud jsou na čerpacích stanicích vyznačeny ceny paliv, členské státy zajistí, aby se pro informační účely zobrazovalo v relevantních případech, a zejména pro vodík, srovnání příslušných jednotkových cen, a to podle společné metodiky pro srovnávání jednotkových cen alternativních paliv uvedené v bodě 10.3 přílohy II.

4. V případech, kdy evropské normy stanovující technické specifikace paliva neobsahují požadavky na označování pro doložení souladu s dotčenými normami, pokud požadavky na označování neodkazují na grafické vyjádření, včetně systémů barevného kódování, nebo pokud požadavky na označování nejsou vhodné pro dosažení cílů tohoto nařízení, může Komise pro účely jednotného provádění odstavců 1 a 2 pověřit evropské normalizační organizace vypracováním specifikací pro označování kompatibility.

Na základě specifikací pro označování kompatibility vypracovaných evropskými normalizačními organizacemi podle pověření uvedeného v prvním pododstavci přijme Komise prováděcí akty, jimiž stanoví grafické vyjádření, včetně systému barevného kódování, kompatibility paliv uvedených na trh Unie, která podle posouzení Komise dosahují úrovně 1 % celkového objemu prodeje ve více než jednom členském státě.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.

5. Dojde-li v příslušných evropských normách k aktualizaci ustanovení o označování nebo k vypracování nových evropských norem pro alternativní paliva, vztahují se odpovídající požadavky na označování na všechny dobíjecí body a výdejní stojany nejpozději 24 měsíců od přijetí příslušného prováděcího aktu na všechna motorová vozidla uvedená na trh ode dne vstupu příslušného prováděcího aktu v platnost.

Článek 20
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 alespoň provozovatelů dobíjecích bodů a poskytovatelů služeb mobility, a to od ... [jeden rok od data použitelnosti uvedeného v článku 26].
2. Do ... [1 rok od data použitelnosti uvedeného v článku 26] provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, nebo případně na základě jejich vzájemného ujednání s vlastníky těchto bodů a stojanů příslušní vlastníci, bezplatně zajistí dostupnost statických a dynamických dat o infrastruktuře pro alternativní paliva, kterou provozují, nebo o službách, které jsou s takovou infrastrukturou, již poskytují nebo zajišťují externě, neoddělitelně spjaty. Zpřístupní se tyto druhy dat:
 - a) statická data veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, které provozují:
 - i) zeměpisné umístění dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy,
 - ii) počet konektorů,
 - iii) počet parkovacích míst pro osoby se zdravotním postižením,

- iv) kontaktní údaje vlastníka a provozovatele dobíjecí stanice a čerpací stanice,
- v) otevírací doba;
- b) další statická data veřejně přístupných dobíjecích bodů, které provozují:
 - i) ID kódy minimálně provozovatele dobíjecího bodu,
 - ii) druh konektoru,
 - iii) druh proudu (střídavý/stejnoseměrný),
 - iv) maximální výstupní výkon (kW) dobíjecí stanice,
 - v) maximální výstupní výkon (kW) dobíjecího bodu,
 - vi) kompatibilita s typem vozidla;
- c) dynamická data veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, které provozují:
 - i) provozní stav (provozuschopný/mimo provoz);
 - ii) dostupnost (používaný/nepoužívaný);
 - iii) cena za jednorázovou službu,
 - iv) dodávaná elektřina je ze 100 % z obnovitelných zdrojů (ano/ne).

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

3. Každý provozovatel veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, nebo případně na základě jejich vzájemného ujednání s vlastníkem těchto bodů a stojanů příslušný vlastník, zřídí aplikační programovací rozhraní (dále jen „API“), které poskytuje bezplatný a neomezený přístup k datům podle odstavce 2, a předloží informace z tohoto API vnitrostátním přístupovým bodům.

API každého provozovatele dobíjecích bodů a výdejních stojanů, nebo případně na základě jejich vzájemného ujednání s vlastníkem těchto bodů a stojanů API příslušného vlastníka, musí splňovat společné technické požadavky stanovené Komisí v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 6 s cílem umožnit automatizovanou a jednotnou výměnu údajů mezi provozovateli veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů a uživateli dat.

4. Do 31. prosince 2024 členské státy zajistí, aby data uvedená v odstavci 2 tohoto článku byla otevřeným a nediskriminačním způsobem prostřednictvím jejich vnitrostátních přístupových bodů zpřístupněna všem uživatelům dat v souladu s příslušnými ustanoveními týkajícími se těchto dat v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 a v souladu s dodatečnými doplňkovými specifikacemi, které mohou být přijaty v souladu s odstavcem 7 tohoto článku. Pokud členské státy data v rámci svých vnitrostátních přístupových bodů agregují, mohou tyto údaje prostřednictvím API poskytnout společnému evropskému přístupovému bodu.

5. Do 31. prosince 2026 zřídí Komise společný evropský přístupový bod, který bude fungovat jako datová brána usnadňující přístup k datům podle odstavce 2 z různých vnitrostátních přístupových bodů. Komise zajistí, aby byl společný evropský přístupový bod snadno přístupný a mohli jej využívat všichni uživatelé dat, například vytvořením zvláštního internetového portálu.
6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 22 za účelem:
- a) změny odstavce 2 tohoto článku tak, aby zahrnoval další druhy dat týkající se veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy nebo služeb, které jsou s touto infrastrukturou neoddělitelně spjaty a které provozovatelé této infrastruktury poskytují nebo zajišťují externě, s ohledem na technologický vývoj nebo nové služby na trhu; a
 - b) doplnění tohoto nařízení stanovením společných technických požadavků na společné aplikační programovací rozhraní s cílem umožnit automatizovanou a jednotnou výměnu dat mezi provozovateli veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy a uživateli dat.

7. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví:
- a) specifikace, které doplňují specifikace stanovené v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670 týkající se formátu, četnosti a kvality dat, v nichž mají být data uvedená v odstavci 2 tohoto článku a v aktech v přenesené pravomoci přijatých na základě odstavce 6 tohoto článku zpřístupněna;
 - b) podrobné postupy zajišťující dostupnost a přístupnost dat požadovaných podle tohoto článku.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 23 odst. 2.

Těmito prováděcími akty není dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU¹ ani akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté na jejím základě.

8. Akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty uvedené v odstavcích 6 a 7 stanoví přiměřená přechodná období předtím, než se ustanovení v nich obsažená nebo jejich změny stanou pro provozovatele nebo vlastníky dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy závaznými.

¹ 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).

Článek 21
Společné technické specifikace

1. Použijí se technické specifikace stanovené v příloze II.
2. V souladu s článkem 10 nařízení (EU) č. 1025/2012 může Komise požádat evropské normalizační organizace, aby vypracovaly evropské normy stanovující technické specifikace pro oblasti uvedené v příloze II tohoto nařízení, pro něž Komise nepřijala žádné společné technické specifikace.
3. Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 22 za účelem:
 - a) změny přílohy II zavedením technických specifikací pro oblasti uvedené v této příloze s cílem umožnit plnou technickou interoperabilitu dobýjecí a čerpací infrastruktury, co se týče fyzických spojení, výměny informací a přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v těchto oblastech; a
 - b) změny přílohy II prostřednictvím aktualizace odkazů na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v uvedené příloze, a to bez zbytečného odkladu a nejpozději 12 měsíců po přijetí příslušných norem.
4. Mají-li se akty v přenesené pravomoci uvedené v odstavci 3 vztahovat na stávající infrastruktury, musí být tyto akty v přenesené pravomoci založeny na analýze nákladů a přínosů, kterou je třeba spolu s těmito akty v přenesené pravomoci předložit Evropskému parlamentu a Radě.

5. Pokud jsou evropské normy stanovující technické specifikace určitého paliva vypracovány poté, co Komise přijala prováděcí akt uvedený v čl. 19 odst. 4 druhém pododstavci, a pokud tyto normy obsahují ustanovení požadující označování pro doložení souladu s dotčenými normami a odkazují na grafické vyjádření, včetně systémů barevného kódování, změny přílohy II přijaté prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 3 tohoto článku musí zahrnovat údaje o tom, které z těchto norem nebo prováděcích aktů se mají použít, a případně příslušné prováděcí akty zrušit.
6. Změny přílohy II přijaté prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 3 musí zahrnovat přiměřená přechodná období pro veškeré technické specifikace, které tyto akty v přenesené pravomoci zavádějí nebo mění, během nichž nejsou pro dotčenou infrastrukturu závazné.

Článek 22

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Právní moc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člácích 20 a 21 je Komisi svěřena na dobu pěti let od... [datum vstupu v platnost uvedená v článku 26]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani 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 člácích 20 a 21 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 20 a 21 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani 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 23

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 navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 24

Podávání zpráv a přezkum

1. Do 31. prosince 2024 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o technologické připravenosti a připravenosti trhu zaměřenou na těžká vozidla. Tato zpráva zohlední počáteční údaje o preferencích trhu. Rovněž zohlední technologický vývoj a vývoj technických specifikací, jichž bylo do uvedeného data dosaženo, a vývoj očekávaný v krátkodobém horizontu, zejména pokud jde o normy a technologie v oblasti dobíjení a doplňování paliva, jako jsou normy pro vysoce výkonné dobíjení a elektrické silniční systémy, a v oblasti používání kapalného vodíku.

Pokud jde o vodíkové čerpací stanice, Komise rovněž posoudí požadavky uvedené v článku 6 s ohledem na technologický vývoj a vývoj na trhu, potřebu stanovit pro tyto stanice vyšší kapacitu, potřebu stanovit pro čerpací infrastrukturu pro kapalný vodík obecné cíle, jakož i datum pro rozšíření požadavků na zavádění vodíkových čerpacích stanic do globální sítě TEN-T.

2. Do 31. prosince 2026 a poté každých pět let provede Komise přezkum tohoto nařízení.

Ve svém přezkumu Komise posoudí zejména tyto prvky:

- a) zda jsou prahové hodnoty dopravy uvedené v čl. 3 odst. 6 a 7, v čl. 4 odst. 4 a 5 a v čl. 6 odst. 4 stále relevantní vzhledem k očekávanému nárůstu podílu vozidel na vodíkový pohon nebo bateriových elektrických vozidel na celkovém počtu vozidel provozovaných v Unii;
- b) zda jsou elektronické platební prostředky uvedené v čl. 5 odst. 1 stále vhodné;
- c) fungování mechanismu stanovování cen pro veřejně přístupné dobíjecí stanice, a zda složky tvorby cen stanovené v čl. 5 odst. 4 poskytují spotřebitelům jasné a dostatečné informace;
- d) možné snížení prahu hrubé prostornosti stanoveného v článku 9, jakož i možné rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na další typy lodí v návaznosti na příslušné úpravy v ostatních příslušných právních aktech Unie;

- e) současný stav a budoucí vývoj trhu v oblasti letecké dopravy využívající vodíkový a elektrický pohon;
- f) účinky tohoto nařízení, pokud jde o potenciál a rozsah úniku uhlíku.

V rámci tohoto přezkumu Komise rovněž posoudí, do jaké míry splnilo provádění tohoto nařízení své cíle a do jaké míry ovlivnilo konkurenceschopnost příslušných odvětví, na něž se vztahuje. Tento přezkum se rovněž zaměří na interakci mezi tímto nařízením a ostatními příslušnými právními akty Unie a určí jakákoli ustanovení, která by mohla být aktualizována a zjednodušena, jakož i kroky a opatření, které byly nebo by mohly být přijaty za účelem snížení celkového tlaku na náklady v příslušných odvětvích. Součástí analýzy Komise zaměřené na účinnost tohoto nařízení bude rovněž posouzení zátěže, kterou toto nařízení klade na podniky.

3. Komise s ohledem na výsledek tohoto přezkumu případně zváží, zda k posouzení podle odstavce 2 připojí návrh na změnu tohoto nařízení.

Článek 25

Zrušení

1. Směrnice 2014/94/EU a nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745 a (EU) 2021/1444 se zrušují s účinkem ode dne ... [datum použitelnosti uvedené v článku 26].
2. Odkazy na směrnici 2014/94/EU se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v příloze IV.

Článek 26

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se ode dne ... [šest měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

V ...,

Za Evropský parlament

Za Radu

předsedkyně

předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA I

Podávání zpráv

Vnitrostátní zpráva o pokroku uvedená v čl. 15 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 vozidel, samostatně lehkých bateriových elektrických vozidel, lehkých plug-in hybridních vozidel a lehkých vozidel na vodíkový pohon,
 - těžkých vozidel, samostatně těžkých bateriových elektrických vozidel a těžkých vozidel na vodíkový pohon;
 - b) cíle k 31. prosinci 2025, **2027**, 2030 a 2035 týkající se:
 - dobíjecí infrastruktury pro lehká elektrická vozidla: počet dobíjecích stanic a výstupní výkon (klasifikace dobíjecích stanic v souladu s přílohou III),
 - případně rozvoje veřejně nepřístupných dobíjecích stanic pro lehká elektrická vozidla,

- dobíjecí infrastruktury pro těžká elektrická vozidla: počet dobíjecích stanic a výstupní výkon,
- případně rozvoje veřejně nepřístupných dobíjecích stanic pro těžká elektrická vozidla,
- vodíkových čerpacích stanic: počet čerpacích stanic, kapacita čerpacích stanic a poskytovaný konektor;
- silničních čerpacích stanic pro zkapalněný metan: počet čerpacích stanic a kapacita stanic,
- výdejních stojanů se zkapalněným metanem v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T, včetně umístění (přístavu) a kapacity na jeden přístav,
- dodávek elektřiny z pevniny v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T, včetně přesného umístění (přístavu) a kapacity každého zařízení v přístavu,
- dodávek elektřiny z pevniny ve vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T, včetně umístění (přístavu) a kapacity,

- dodávek elektřiny pro stojící letadla, počet zařízení na jednotlivá letiště hlavní sítě TEN-T nebo letiště 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 železnicích musí být uvedeno umístění a kapacita/velikost příslušného zařízení;
2. míra využití: u kategorií uvedených v bodě 1 písm. b) podávání zpráv o využívání zmíněné infrastruktury;
3. úroveň dosažení vnitrostátních obecných cílů stanovených pro zavádění alternativních paliv u různých druhů dopravy (silniční, železniční, vodní a letecké):
- případně úroveň dosažení obecných cílů týkajících se zavádění infrastruktury uvedených v bodě 1 písm. b) pro všechny příslušné druhy dopravy, zejména pro dobíjecí stanice, elektrický silniční systém (je-li to relevantní), vodíkové čerpací stanice, dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech, doplňování zkapalněného metanu v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T, další infrastrukturu pro alternativní paliva v přístavech, dodávky elektřiny stojícím letadlům,
 - u dobíjecích bodů, s upřesněním poměru veřejné a soukromé infrastruktury,
 - zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v městských uzlech,

4. přezkum případů, kdy členské státy využily odchylky stanovené v čl. 3 odst. 6, 7 a 8, čl. 4 odst. 6, 7 a 8 a čl. 6 odst. 4;
5. právní opatření: informace o právních opatřeních, která mohou sestávat z právních předpisů a správních opatření na podporu vytvoření infrastruktury pro alternativní paliva, mezi něž patří stavební povolení, povolení na parkovací místa, certifikace environmentálního profilu podniků a koncese na dobíjecí a čerpací stanice;
6. 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, politiky v oblasti parkování a vyhrazených dopravních pruhů;

7. veřejná podpora zavádění a výroby, včetně:
- veřejných finančních prostředků každoročně přidělených na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva rozlišené podle druhu alternativního paliva a druhu 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 veškerých zvláštních potřeb během počáteční fáze zavádění infrastruktur pro alternativní paliva;
8. výzkum, technologický rozvoj a demonstrace: veřejné finanční prostředky každoročně přidělené na podporu výzkumu, technologického rozvoje a demonstrací v oblasti alternativních paliv.
-

PŘÍLOHA II

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 (AC) 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.
 - 1.2. Vysoce výkonné dobíjecí body pro motorová vozidla
 - běžné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) 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,
 - vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud (AC) 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 (DC) 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.

1.3. Dobíjecí body pro motorová vozidla kategorie L:

Veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud (AC) vyhrazené pro elektrická vozidla kategorie L s výkonem do 3,7 kW musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň jedním z těchto prvků:

- a) zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 3A, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017 (pro dobíjení v režimu 3);
- b) zásuvkami vyhovujícími normě IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (pro dobíjení v režimu 1 nebo 2);

1.4. Běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body pro elektrické autobusy:

- běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud (AC) pro elektrické autobusy musí být vybaveny alespoň konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017,
- běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) pro elektrické autobusy musí být vybaveny alespoň konektory kombinovaného nabíjecího systému typu Combo 2, jak je popsáno v normě EN 62196-3:2014.

- 1.5. 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, ve smyslu normy 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 automatizované připojení instalované pod vozidlem,
 - zařízení pro automatizované připojení instalované na infrastruktuře a připojené k boku nebo ke střeše vozidla.
- 1.6. Technické specifikace týkající se konektoru pro dobíjení těžkých elektrických vozidel (dobíjení stejnosměrným proudem (DC)).
- 1.7. Technické specifikace pro indukční statické bezdrátové dobíjení osobních automobilů a lehkých elektrických vozidel.
- 1.8. Technické specifikace pro indukční statické bezdrátové dobíjení těžkých elektrických vozidel.
- 1.9. Technické specifikace pro indukční dynamické bezdrátové dobíjení osobních automobilů a lehkých elektrických vozidel.

- 1.10. Technické specifikace pro indukční dynamické bezdrátové dobíjení těžkých elektrických 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 elektrický silniční systém týkající se nadzemního zdroje dynamického napájení prostřednictvím pantografového sběrače pro těžká elektrická vozidla.
- 1.14. Technické specifikace pro elektrický silniční systém týkající se pozemního zdroje dynamického napájení prostřednictvím vodivých kolejnic pro osobní elektrické automobily, lehká elektrická vozidla a těžká elektrická vozidla.
- 1.15. Technické specifikace pro výměnu baterií u elektrických vozidel kategorie L.
- 1.16. Je-li to technicky možné, technické specifikace pro výměnu baterií u osobních elektrických automobilů a lehkých elektrických vozidel.
- 1.17. Je-li to technicky možné, technické specifikace pro výměnu baterií u těžkých elektrických vozidel.
- 1.18. Technické specifikace pro dobíjecí stanice za účelem zajištění přístupu uživatelům se zdravotním postižením.

2. Technické specifikace pro výměnu informací v odvětví 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 vozidla
 - 3.1. Venkovní vodíkové výdejní stojany na plynný 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 výdejními stojany pro motorová vozidla musí splňovat požadavky popsané v normě EN 17124:2022. V ní jsou rovněž popsány metody pro zajištění požadované jakosti vodíku.

- 3.3. Palivový algoritmus musí splňovat požadavky normy EN 17127:2020.
- 3.4. Poté, co je postup certifikace normy EN ISO 17268:2020 uzavřen, musí konektory pro motorová vozidla pro účely čerpání plynného vodíku splňovat alespoň tuto normu.
- 3.5. Technické specifikace konektorů pro výdejní stojany vydávající plynný (stlačený) vodík pro těžká vozidla.
- 3.6. Technické specifikace konektorů pro výdejní stojany vydávající zkapalněný vodík pro těžká vozidla.
- 4. Technické specifikace pro metan v silniční dopravě
 - 4.1. Výdejní stojany se stlačeným zemním plynem (CNG) pro motorová vozidla musí splňovat plnicí tlak (provozní tlak) 20,0 MPa (200 bar) při 15 °C. V souladu s normou EN ISO 16923:2018 je povolen maximální plnicí tlak 26,0 MPa s „kompenzací teploty“.
 - 4.2. Profil konektoru musí být v souladu s předpisem č. 110 Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů, který odkazuje na části I a II normy EN ISO 14469:2017.

- 4.3. Výdejní stojany se zkapalněným metanem pro motorová vozidla musí splňovat požadavek nižšího plnicího tlaku, 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“.
5. Technické specifikace pro dodávky elektřiny pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu
- 5.1. Dodávky 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.
- 5.2. Vidlice, zásuvky a spřahovače lodí pro vysokonapěťové břehové přípojky musí splňovat alespoň technické specifikace normy IEC 62613-1:2019.
- 5.3. 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.
- 5.4. Technické specifikace pro dobíjecí body umožňující námořním lodím dobíjení baterií elektřinou z pevniny, včetně interkonektivity a interoperability systémů pro námořní lodě.

- 5.5. Technické specifikace pro dobíjecí body umožňující plavidlům vnitrozemské plavby dobíjení baterií elektřinou z pevniny, včetně interkonektivity a interoperability systémů pro plavidla vnitrozemské plavby.
- 5.6. Technické specifikace pro komunikační rozhraní mezi plavidlem a přístavem v rámci automatizované dodávky elektřiny z pevniny a systémů dobíjení baterií pro námořní lodě.
- 5.7. Technické specifikace pro komunikační rozhraní mezi plavidlem a přístavem v rámci automatizované dodávky elektřiny z pevniny a systémů dobíjení baterií pro plavidla vnitrozemské plavby.
- 5.8. Je-li to technicky možné, technické specifikace pro výměnu a dobíjení baterií plavidel vnitrozemské plavby na pevninských stanicích.
- 6. Technické specifikace pro doplňování vodíku pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu
 - 6.1. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování plynného (stlačeného) vodíku pro námořní lodě na vodíkový pohon.
 - 6.2. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování plynného (stlačeného) vodíku pro plavidla vnitrozemské plavby na vodíkový pohon.
 - 6.3. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování zkapalněného vodíku pro námořní lodě na vodíkový pohon.
 - 6.4. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování zkapalněného vodíku pro plavidla vnitrozemské plavby na vodíkový pohon.

- 7. Technické specifikace pro doplňování metanolu pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu
 - 7.1. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování metanolu pro námořní lodě poháněné metanolem.
 - 7.2. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování metanolu pro plavidla vnitrozemské plavby poháněná metanolem.
- 8. Technické specifikace pro doplňování amoniaku pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu
 - 8.1. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování amoniaku pro námořní lodě poháněné amoniakem.
 - 8.2. Technické specifikace pro výdejní stojany a doplňování amoniaku pro plavidla vnitrozemské plavby poháněná amoniakem.
- 9. Technické specifikace pro výdejní stojany se zkapalněným metanem pro námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu
 - 9.1. Výdejní stojany se zkapalněným metanem 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.

- 9.2. Výdejní stojany se zkapalněným metanem pro plavidla vnitrozemské plavby musí splňovat alespoň normu EN ISO 20519:2017 (části 5.3 až 5.7), a to pouze pro účely interoperability.
10. Technické specifikace týkající se označování paliv
- 10.1. Štítek „Paliva – Identifikace kompatibility vozidla – Grafické vyjádření informací pro spotřebitele“ musí být v souladu s normou EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. „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.
- 10.3. Společná metodika pro srovnávání jednotkových cen alternativních paliv stanovená prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/732¹.
- 10.4. Technické specifikace elektrických dobíjecích stanic a vodíkových čerpacích stanic pro železniční dopravu.
-

¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/732 ze dne 17. května 2018 o společné metodice srovnávání jednotkových cen alternativních paliv v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (Úř. věst. L 123, 18.5.2018, s. 85).

PŘÍLOHA III

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, M_{2/3} a N_{2/3}
 - plug-in hybridní vozidla, samostatně pro kategorie M₁, N₁, M_{2/3} a N_{2/3}

2. Členské státy musí své zprávy o zavádění veřejně přístupných dobíjecích bodů rozčlenit takto:

Kategorie	Dílčí 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	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Dobíjecí bod se střídavým proudem, třífázovým, s rychlým dobíjením	$P > 22 \text{ kW}$	Vysoce výkonný dobíjecí bod
Kategorie 2 (stejnosměrný 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 ultrarychlým 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, který se vykazuje pro každou jednotlivou kategorii uvedenou v bodě 2,
 - celkový agregovaný výstupní výkon dobíjecích stanic.
-

PŘÍLOHA IV

Srovnávací tabulka

Směrnice 2014/94/EU	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1
Článek 2	Článek 2
Článek 3	Článek 14
Článek 4	Články 3, 4, 5, 9 a 10
Článek 5	Článek 6
-	Článek 7
Článek 6	Články 8 a 11
-	Článek 12
-	Článek 13
Článek 7	Článek 19
Článek 8	Článek 22
Článek 9	Článek 23
Článek 10	Články 15, 16 a 24
	Článek 17
	Článek 18
-	Článek 20
-	Článek 21
	Článek 25
Článek 11	-
Článek 12	Článek 26
	-
Článek 13	-
Příloha I	Příloha I
Příloha II	Příloha II
-	Příloha III