

V Bruseli 25. mája 2022
(OR. fr, en)

9111/22

Medziinštitucionálny spis:
2021/0223(COD)

TRANS 284
CLIMA 210
ECOFIN 431
AVIATION 89
MAR 112
ENV 435
ENER 172
CODEC 693
IND 168
COMPET 335

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	ST 8902/1/22 REV1 ST 10877/21 ADD1-ADD7
Č. dok. Kom.:	COM(2021) 559 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 14. júla 2021 predložila Európskemu parlamentu a Rade ako súčasť balíka Fit for 55 návrh nariadenia¹ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFIR).
2. Návrh má zohrávať ústrednú úlohu pri transformácii odvetvia dopravy a dosiahnutí klimateckej neutrality do roku 2050, keďže jeho hlavným cieľom je podporiť zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry a čerpacej infraštruktúry pre alternatívne palivá

¹ ST 10877/21.

v odvetviach cestnej dopravy, letectva a vodnej dopravy v celej EÚ. Jeho hlavné ustanovenia sú navrhnuté tak, aby sledovali tieto ciele:

- (i) zabezpečiť dostatočnú sieť nabíjacej alebo čerpacej infraštruktúry s alternatívnymi palivami pre cestné vozidlá alebo plavidlá;
- (ii) poskytnúť alternatívy k používaniu palubných motorov (poháňaných fosílnymi palivami) pre kotviace plavidlá alebo stojace lietadlá a
- (iii) zabezpečiť plnú interoperabilitu a jednoduchosť používania tejto infraštruktúry.

II. PRESKÚMANIE OSTATNÝMI INŠTITÚCIAMI

- 3. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajcu pána Ismaila ERTUGA (DE, S&D). Očakáva sa, že Európsky parlament prijme svoju pozíciu v pléne v septembri 2022.
- 4. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal stanovisko k návrhu 9. decembra 2021 a Európsky výbor regiónov 26. januára 2022.
- 5. Senát parlamentu Českej republiky, rumunský parlament a rakúsky parlament prijali stanoviská k uplatňovaniu zásad subsidiarity a proporcionality.

III. SÚČASNÝ STAV ROKOVANÍ V RADE

- 6. Pracovná skupina pre dopravu – intermodálne otázky a siete začala 16. júla 2021 svoju prácu všeobecnou prezentáciou návrhu. Posúdenie vplyvu, ktoré vypracovala Komisia², preskúmala pracovná skupina pre dopravu – intermodálne otázky a siete 3. septembra 2021.
- 7. Na zasadnutí Rady TTE (doprava) 9. decembra 2021 sa uskutočnila diskusia o smerovaní s cieľom určiť ďalšiu prácu na tomto spise.
- 8. Počas francúzskeho predsedníctva pokračovali pravidelné a intenzívne rokovania v pracovnej skupine.

² ST 10877/21 ADD 3 až 5.

9. Výbor stálych predstaviteľov o návrhu tiež raz rokoval, 13. apríla 2022, s cieľom prehliť diskusiu a zhromaždiť usmernenia od členských štátov týkajúce sa týchto troch aspektov:
- (i) elektrické nabíjanie ľahkých vozidiel;
 - (ii) ciele a požiadavky týkajúce sa ťažkých úžitkových vozidiel;
 - (iii) ciele a požiadavky týkajúce sa námorných prístavov.
10. Vzhľadom na pozície, ktoré členské štáty vyjadrili k celému návrhu Komisie, sa kompromis, ktorý je pripojený k tejto správe, zmenil, aby sa zohľadnilo niekoľko dôrazných požiadaviek. Zmeny sa týkajú najmä týchto aspektov:
- a) pokiaľ ide o elektrické nabíjanie ľahkých vozidiel a ťažkých úžitkových vozidiel (článok 2 ods. 2a, články 3 a 4):
- V prípade ľahkých vozidiel sa zaviedla flexibilita, pokiaľ ide o celkový výkon nabíjacích parkov nachádzajúcich sa pozdĺž TEN-T, aby sa zohľadnili objektívne odlišné situácie z hľadiska úrovne premávky, najmä úseky s nízkou premávkou v rámci TEN-T. Predsedníctvo okrem toho na žiadosť značného počtu členských štátov doplnilo dodatočnú možnosť zväčšiť maximálnu vzdialenosť medzi nabíjacími parkmi určenými pre ľahké vozidlá pozdĺž úsekov siete TEN-T s veľmi nízkou premávkou. S ohľadom na očakávaný silný nárast elektrickej mobility vzhľadom na ciele, ktoré si stanovila Únia, išlo o dosiahnutie rovnováhy medzi potrebou zabezpečiť dostatočnú dostupnosť nabíjacej infraštruktúry, aby všetci vodiči mohli mať istotu, že nájdu nabíjacie body v pravidelných vzdialenostiach zodpovedajúcich dojazdu týchto vozidiel a vysokej úrovni služieb očakávaných v rámci TEN-T, ako aj potrebou účinne investovať a zabrániť tak nadmernému vybaveniu s ohľadom na premávku. Zaviedlo sa aj ustanovenie, ktoré členským štátom na základe rozhodnutia Komisie umožňuje, aby prestali uplatňovať požiadavky návrhu nariadenia, pokiaľ ide o elektrický nabíjací výkon dodávaný prostredníctvom nabíjacích bodov pre každé elektrické vozidlo evidované na území členského štátu, alebo aby uplatňovali menej prísne požiadavky, ak podiel evidovaných elektrických vozidiel presahuje určitú prahovú hodnotu a preukázalo sa, že tieto požiadavky majú nepriaznivý vplyv na súkromné investície.
- Pokiaľ ide o elektrické ťažké úžitkové vozidlá, vzhľadom na to, že v najbližších rokoch sa očakáva vývoj, najmä v oblasti noriem týkajúcich sa nabíjania, a že úroveň rozvoja trhu je menej pokročilá ako v prípade ľahkých vozidiel, rozhodlo sa, že

infraštruktúra sa bude zavádzať postupne od roku 2025, pričom sa uprednostní princíp koridorov, s cieľom pokryť do roku 2030 všetky cesty situované v sieti TEN-T. Okrem toho sa zaviedla flexibilita týkajúca sa celkového výkonu nabíjacích parkov umiestnených pozdĺž siete TEN-T, a to z rovnakých dôvodov ako v prípade ľahkých vozidiel na úsekoch TEN-T s nízkou premávkou. Predsedníctvo tiež na žiadosť značného počtu členských štátov doplnilo dodatočnú možnosť zväčšiť maximálnu vzdialenosť medzi nabíjacími parkmi určenými pre ťažké nákladné vozidlá pozdĺž úsekov siete TEN-T s veľmi nízkou premávkou. Náklady na nabíjacie stanice pre ťažké nákladné vozidlá sú v skutočnosti oveľa vyššie ako na stanice pre ľahké vozidlá, pričom preprava ťažkými vozidlami sa vykonáva predovšetkým ako zamestnanie, takže títo používatelia majú menšie obavy z hľadiska dojazdu vozidiel. Členské štáty budú tieto možnosti flexibility pravidelne vyhodnocovať a oznamovať ich Komisii, ktorá ich môže preskúmať pri budúcich revíziách.

Okrem toho sa pre všetky cestné vozidlá zaviedla možnosť zahrnúť stanice, ktoré sa nachádzajú vo vzdialenosti do 3 km od vstupných alebo výstupných bodov siete TEN-T, s cieľom prispôsobiť sa rôznym situáciám v Únii.

- b) pokiaľ ide o čerpanie vodíka do cestných vozidiel (článok 6): s cieľom zabezpečiť čo najväčšiu efektívnosť investícií a prispôsobiť sa technologickému vývoju sa v tejto fáze rozhodlo zamerať požiadavky na zavádzanie infraštruktúry na čerpanie plynného vodíka pozdĺž základnej siete TEN-T s osobitným zameraním na mestské uzly a multimodálne uzly. Komisia bude pravidelne hodnotiť vývoj v tomto sektore s cieľom postupne prispôbovať a dopĺňať požiadavky;

- c) pokiaľ ide o ergonómiu elektrickej nabíjacej infraštruktúry (článok 5) a vodíkovej čerpacej infraštruktúry (článok 7): v plnej miere sa zohľadnili potreby používateľov, pokiaľ ide o rôzne možnosti platby a zobrazovania cien, pričom sa obmedzili neprimerané investície, najmä do existujúcej infraštruktúry;
- d) pokiaľ ide o pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných prístavoch (článok 9): ustanovenia sa predovšetkým plne zosúladiť s návrhom FuelEUMaritime, najmä s výnimkami;
- e) pokiaľ ide o dodávanie elektriny stojacim lietadlám (článok 12): ustanovenia sa objasnili a zohľadnili sa obmedzenia malých letísk;
- f) pokiaľ ide o vytvorenie národných politických rámcov (článok 13) a podávanie správ (článok 14 a príloha I): ustanovenia sa zracionalizovali;
- g) pokiaľ ide o postup sledovania pokroku (článok 16), objasnil sa;
- h) pokiaľ ide o informácie pre používateľov (článok 17), ustanovenia sa spresnili a objasnili;
- i) pokiaľ ide o poskytovanie údajov (článok 18), ustanovenia sa spresnili a zosúladiť s navrhovanou smernicou o IDS a objasnil sa vzťah s touto smernicou;
- j) pokiaľ ide o spoločné technické špecifikácie (článok 19 a príloha II), článok a príloha sa zjednodušili a objasnili;
- k) pokiaľ ide o doložku o preskúmaní (článok 22), jej obsah sa spresnil najmä zavedením osobitného preskúmania pre ťažké nákladné vozidlá v krátkodobom horizonte vzhľadom na očakávaný významný vývoj;
- l) doplnil sa dátum začiatku uplatňovania nariadenia (článok 24).

11. Výbor stálych predstaviteľov na zasadnutí 18. a 20. mája preskúmal a schválil znenie uvedené v prílohe k tejto poznámke s cieľom prijať všeobecné smerovanie.

IV. ZÁVER

12. Vzhľadom na uvedené sa Rada vyzýva, aby na základe kompromisu uvedeného v prílohe k tejto správe dospela k všeobecnému smerovaniu k návrhu nariadenia³ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ.
-

³ ST 10877/21.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho
parlamentu a Rady 2014/94/EÚ**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁵,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

- (1) Smernicou 2014/94/EÚ⁶ sa stanovil rámec zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá. V oznámení Komisie o uplatňovaní uvedenej smernice⁷ sa poukazuje na nerovnomerný rozvoj infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc v celej Únii, slabú interoperabilitu a nedostatočne ľahké používanie. Konštatuje sa v ňom, že absencia jasnej spoločnej metodiky stanovovania cieľov a prijímania opatrení v národných politických rámcoch požadovaných smernicou 2014/94/EÚ viedla k situácii, kde sa úroveň ambícií pri stanovovaní cieľov a podporných politík v jednotlivých členských štátoch výrazne líši.
- (2) V rôznych nástrojoch práva Únie sa už stanovili cieľové hodnoty pre obnoviteľné palivá. V smernici 2018/2001/EÚ⁸ sa napríklad stanovil cieľ 14-percentného trhového podielu energie z obnoviteľných zdrojov na dopravných palivách.
- (3) V nariadení (EÚ) 2019/631⁹ a nariadení (EÚ) 2019/1242¹⁰ sa už stanovili emisné normy CO₂ pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá, ako aj pre určité ťažké úžitkové vozidlá. Tieto nástroje by mali urýchliť zavádzanie najmä vozidiel s nulovými emisiami, a tým vytvárať dopyt po nabíjacej a čerpacej infraštruktúre.

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (4) Iniciatívy v oblasti leteckej (ReFuelEU)¹¹ a námornej (FuelEU)¹² dopravy by mali podporiť výrobu a zavádzanie udržateľných alternatívnych palív v leteckej a námornej doprave. Hoci pri požiadavkách na používanie udržateľných leteckých palív možno vo veľkej miere využívať existujúcu infraštruktúru na dopĺňanie paliva, sú potrebné investície na dodávanie elektriny stojacim lietadlám. V námornej iniciatíve FuelEU sa stanovujú požiadavky najmä na využívanie pobrežnej elektriny, ktoré možno splniť len vtedy, ak sa v prístavoch TEN-T zavedie primeraná úroveň pobrežného zásobovania elektrickou energiou. Tieto iniciatívy však neobsahujú žiadne ustanovenia o požadovanej palivovej infraštruktúre, ktoré sú predpokladom na splnenie príslušných cieľov.
- (5) Všetky druhy dopravy by sa preto mali zastrešiť jedným nástrojom, v ktorom by sa mali zohľadniť rôzne alternatívne palivá. Používanie technológií pohonu s nulovými emisiami má v jednotlivých druhoch dopravy rôzny stupeň vyspelosti. Najmä v odvetví cestnej dopravy dochádza k rýchlemu zavádzaniu elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov. Na trhu sú dostupné aj cestné vozidlá s vodíkovými palivovými článkami. Okrem toho sa v rámci rôznych projektov a prvých komerčných operácií v súčasnosti zavádzajú menšie vodíkové plavidlá a elektrické plavidlá na batérie, ako aj vlaky s vodíkovými palivovými článkami, pričom plnohodnotné komerčné zavedenie sa očakáva v najbližších rokoch. Naopak, odvetvia leteckej a vodnej dopravy sú aj naďalej závislé od kvapalných a plyných palív, keďže hnacie sústavy s nulovými a nízkymi emisiami podľa očakávaní vstúpia na trh až okolo roku 2030 (a najmä v letectve aj neskôr) a určitý čas potrvá aj úplná komercializácia. Využívanie plyných alebo kvapalných fosílnych palív je možné, len ak sa jasne naviaže na jednoznačný plán dekarbonizácie, ktorý bude v súlade s dlhodobým cieľom klimateckej neutrality v Únii, čo si vyžaduje intenzívnejšie zmiešavanie alebo náhradu obnoviteľnými palivami ako biometán, pokročilé biopalivá alebo obnoviteľné a nízkouhlíkové syntetické, parafinické, plyné a kvapalné palivá.

¹¹ COM(2021) 561.

¹² COM(2021) 562.

- (6) Takéto biopalivá, parafinické a syntetické palivá, ktoré nahrádzajú naftu, benzín a letecké palivá, možno vyrábať z rôznych surovín a môžu sa zmiešavať s fosílnymi palivami vo veľmi vysokých pomeroch. Technicky ich možno s drobnými úpravami použiť v súčasných technológiách vozidiel. Obnoviteľný metanol sa tiež môže použiť vo vnútrozemskej plavbe a v príbrežnej námornej doprave. Syntetické a parafinické palivá majú potenciál znížiť využívanie fosílnych palív v dodávkach energie pre dopravu. Všetky tieto palivá možno distribuovať, skladovať a používať s existujúcou infraštruktúrou alebo v prípade potreby s infraštruktúrou rovnakého druhu.
- (7) Skvapalnený metán bude pravdepodobne naďalej zohrávať úlohu v námornej doprave, kde v súčasnosti nie je k dispozícii žiadna rentabilná technológia pohonu s nulovými emisiami. V oznámení o stratégii inteligentnej a udržateľnej mobility sa naznačuje, že námorné lode s nulovými emisiami budú pripravené na trh do roku 2030. Vzhľadom na dlhú životnosť lodí by konverzia flotíl mala prebiehať postupne. Na rozdiel od námornej dopravy by mali v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy, kde sa bežne používajú menšie plavidlá a pokrývajú kratšie vzdialenosti, technológie hnacej sústavy s nulovými emisiami ako vodík a elektrina vstúpiť na trh rýchlejšie. Očakáva sa, že skvapalnený metán už v tomto odvetví nebude zohrávať významnú úlohu. Dopravné palivá ako skvapalnený metán musia byť čoraz dekarbonizovanejšie – napríklad zmiešaním, resp. nahradením skvapalneným biometánom alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými „elektropalivami“ (tzv. e-plyn). Tieto dekarbonizované palivá možno používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožní postupný prechod na dekarbonizované palivá.
- (8) V odvetví cestnej nákladnej dopravy sú nákladné vozidlá na skvapalnený metán už celkom pripravené. Spoločné scenáre, z ktorých vychádza stratégia udržateľnej a inteligentnej mobility a plán cieľov v oblasti klímy, ako aj revidované modelové scenáre „Fit for 55“ naznačujú určitú obmedzenú úlohu plyných palív, ktoré budú v nákladnej cestnej doprave čoraz dekarbonizovanejšie, najmä v segmente diaľkovej prepravy. Okrem toho sa očakáva, že vozidlá na LPG a CNG, pre ktoré už v celej Únii existuje dostatočná infraštruktúrna sieť, budú postupne nahrádzané hnacími sústavami s nulovými emisiami, takže na preklenutie zostávajúcich medzier v hlavných sieťach sa považuje za potrebnú len obmedzená cielená politika zavádzania infraštruktúry pre skvapalnený metán, ktorá môže rovnako dodávať aj dekarbonizované palivá.

- (8a) V tomto nariadení by sa mali stanoviť záväzné minimálne cieľové hodnoty v oblasti zavádzania verejne prístupných nabíjacích alebo čerpacích infraštruktúr pre cestné vozidlá.
- (8b) Verejne prístupné nabíjacie body alebo čerpacie miesta zahŕňajú napríklad verejne prístupné súkromné nabíjacie body alebo čerpacie miesta na verejných alebo súkromných pozemkoch, ako sú verejné parkoviská alebo parkoviská supermarketov. Nabíjací bod alebo čerpacie miesto na súkromnom pozemku prístupnom širokej verejnosti by sa malo považovať za verejne prístupné aj v prípadoch, keď je prístup obmedzený na určitú všeobecnú skupinu používateľov – napríklad zákazníkov. Nabíjacie body alebo čerpacie miesta pre schémy spoločného využívania automobilov (tzv. car-pooling) by sa mali považovať za verejne prístupné len vtedy, ak výslovne umožňujú prístup tretím stranám. Nabíjacie body alebo čerpacie miesta na súkromných pozemkoch, ku ktorým má prístup len určitý obmedzený okruh osôb, ako sú parkoviská v kancelárskych budovách, ku ktorým majú prístup len zamestnanci alebo oprávnené osoby, by sa nemali považovať za verejne prístupné nabíjacie body alebo čerpacie miesta.
- (8c) Nabíjacia stanica je fyzické zariadenie na nabíjanie elektrických vozidiel. Každá stanica má teoretický maximálny výkon vyjadrený v kW. Každá stanica má aspoň jedno nabíjacie miesto, kde sa dá v danej chvíli nabíjať iba jedno vozidlo. Počet nabíjacích bodov na nabíjacej stanici určuje počet vozidiel, ktoré možno v danej stanici kedykoľvek nabíjať súčasne. Ak sa v nabíjacej stanici v určitom okamihu nabíja viac ako jedno vozidlo, maximálny výkon sa rozloží na jednotlivé nabíjacie body, takže výkon v každom jednotlivom nabíjacom bode je nižší než výkon danej stanice. Nabíjací park pozostáva z jednej alebo viacerých nabíjacích staníc na konkrétnom mieste – prípadne vrátane vyhradených priľahlých parkovísk. Pokiaľ ide o cieľové hodnoty stanovené v tomto nariadení pre nabíjacie parky, minimálny výkon požadovaný pre tieto nabíjacie parky by mohla zabezpečiť jedna alebo viaceré nabíjacie stanice.

- (9) Zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry pre ľahké elektrické vozidlá je v rámci Únie nerovnomerné. Ak by táto nerovnomernosť pretrvávala, ohrozilo by to zavádzanie takýchto vozidiel, čím by sa obmedzila prepojenosť celej Únie. Pretrvávajúce rozdiely v politických ambíciách a prístupoch na vnútroštátnej úrovni neprinesú dlhodobú istotu potrebnú pre významné trhové investície. Záväzné minimálne ciele pre členské štáty na vnútroštátnej úrovni by preto mali zabezpečiť politické smerovanie a dopĺňať národné politické rámce. Tento prístup by mal kombinovať národné cieľové hodnoty vozových parkov i vzdialeností v transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T). Národné cieľové hodnoty vozových parkov by mali zabezpečiť, aby využívanie vozidiel v každom členskom štáte zodpovedalo zavádzaniu dostatočnej verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry. Cieľové hodnoty vzdialeností v sieti TEN-T by mali zabezpečiť úplné pokrytie hlavných cestných sietí Únie elektrickými nabíjacími bodmi, aby sa umožnilo ľahké a plynulé cestovanie v celej Únii.
- (10) Národné cieľové hodnoty vozových parkov by sa mali stanoviť na základe celkového počtu evidovaných elektrických vozidiel v danom členskom štáte, a to na základe spoločnej metodiky, ktorá zohľadňuje technologický vývoj, ako napríklad zvýšený dojazd elektrických vozidiel alebo intenzívnejší trhový prienik rýchlonabíjacích bodov, ktoré dokážu nabíjať viac vozidiel než bežné nabíjacie body. V tejto metodike sa takisto musia zohľadniť rozdiely v spôsobe nabíjania medzi elektrickými vozidlami na batérie a plug-in hybridmi. Metodika prevádzujúca národné cieľové hodnoty vozových parkov s celkovým maximálnym výkonom verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry by mala umožniť flexibilitu zavádzania rôznych technológií nabíjania v členských štátoch.

- (11) Vykonávaním v členských štátoch by sa mala zabezpečiť inštalácia dostatočného počtu verejne prístupných nabíjacích bodov – najmä na staniciach verejnej dopravy, ako sú prístavné terminály osobnej dopravy, letiská alebo železničné stanice. Na zvýšenie pohodlia spotrebiteľov by sa mal zaviesť aj dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjacích bodov pre ľahké vozidlá najmä v sieti TEN-T, aby sa zaistilo úplné cezhraničné prepojenie a umožnil pohyb elektrických vozidiel v celej Únii. Zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry by malo byť predovšetkým výsledkom súkromných trhových investícií. Členské štáty však môžu v súlade s požiadavkami práva Únie týkajúcimi sa štátnej pomoci podporovať zavádzanie potrebnej infraštruktúry v prípadoch, keď si trhové podmienky vyžadujú verejnú podporu, až kým nebude vytvorený úplne konkurenčný trh.
- (11a) Požiadavky poskytovať prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc pevné celkové výkony pre každé evidované ľahké elektrické vozidlo na batérie už nemusia byť v závislosti od osobitných okolností v členskom štáte opodstatnené, ak majú nepriaznivé účinky, pretože odrádzajú od súkromných investícií, najmä z dôvodu rizika nadmernej ponuky v strednodobom horizonte. Toto riziko môže súvisieť so skutočnosťou, že bol nainštalovaný vysoký počet súkromných nabíjacích bodov, ktorý zodpovedá potrebám používateľov, alebo že miera využívania verejne prístupných nabíjacích staníc je v porovnaní s pôvodnými predpokladmi nízka, čo má za následok, že celkový výkon dostupný prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc dosiahol neúmerne vysokú úroveň v porovnaní so skutočným využívaním takýchto staníc. V takom prípade by dotknutý členský štát mal mať možnosť požiadať o povolenie uplatňovať nižšie požiadavky na úroveň celkového výkonu, než sú požiadavky stanovené v tomto nariadení, alebo takéto požiadavky prestať uplatňovať. Podiel ľahkých elektrických vozidiel na batérie by mal v porovnaní s celkovým vozovým parkom ľahkých vozidiel evidovaných na území členského štátu dosiahnuť aspoň 20 %. Členský štát by mal svoju žiadosť riadne odôvodniť.

- (13) Elektrické ťažké úžitkové vozidlá potrebujú výrazne odlišnú nabíjaciu infraštruktúru než ľahké vozidlá. Verejná prístupná infraštruktúra pre elektrické ťažké úžitkové vozidlá však v súčasnosti nie je v Únii k dispozícii takmer nikde. Kombinovaný prístup využitia cieľových hodnôt vzdialeností pozdĺž siete TEN-T, s primeraným rozlíšením medzi základnou sieťou TEN-T a súhrnnou sieťou TEN-T, cieľových hodnôt infraštruktúry na nočné nabíjanie a cieľových hodnôt v mestských uzloch alebo v ich blízkosti, by mal zabezpečiť, aby sa v celej Únii vytvorilo také pokrytie verejne prístupnou infraštruktúrou pre elektrické ťažké úžitkové vozidlá, ktoré zvládne očakávanú mieru zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel na batérie na trh.
- (14) Mal by sa zaviesť dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjacích bodov pre ťažké úžitkové vozidlá pozdĺž siete TEN-T, aby sa zaistilo úplné prepojenie v celej Únii. Táto infraštruktúra by mala mať dostatočný výkon na to, aby umožnila dobitie vozidla počas povinnej prestávky vodiča. S cieľom zohľadniť čas potrebný na plánovanie, navrhovanie a zavedenie nabíjacej infraštruktúry, čo môže zahŕňať rozšírenie alebo modernizáciu elektrizačnej sústavy v určitých oblastiach, nadobúdanie pôdy, environmentálne povolenia a/alebo zadávanie verejných zákaziek, a s cieľom prispôsobiť sa postupnému zavádzaniu elektrických ťažkých úžitkových vozidiel, by sa verejne prístupná nabíjacia infraštruktúra pre tieto vozidlá mala zavádzať postupne od roku 2025 a tak, aby sa celá sieť TEN-T pokryla do roku 2030.
- (14a) Na účely zavádzania elektrickej nabíjacej infraštruktúry pozdĺž cestnej siete TEN-T by sa všetky elektrické nabíjacie stanice, ktoré sa majú zaviesť pozdĺž cestnej siete TEN-T, mali nachádzať na ceste TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 3 km od najbližšieho výjazdu z cesty TEN-T.

- (14b) Niektoré členské štáty sú v procese modernizácie úsekov siete TEN-T s cieľom splniť požiadavky stanovené v nariadení (EÚ) 1315/2013¹³. Pri modernizácii siete s cieľom splniť požiadavky stanovené v nariadení (EÚ) 1315/2013 by sa členské štáty mali usilovať zabezpečiť, že sa požiadavky na zavádzanie nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v sieti TEN-T stanovené v tomto nariadení budú vykonávať komplexne, aby sa zabránilo uviaznutiu aktív, a takým spôsobom, aby sa zabezpečilo koordinované vykonávanie oboch nariadení.
- (15) Nabíjacia infraštruktúra pozdĺž siete TEN-T by sa mala doplniť verejne prístupnou rýchlonabíjacou infraštruktúrou v mestských uzloch alebo v ich blízkosti. Táto infraštruktúra je potrebná najmä na poskytnutie možností nabíjania dodávkových vozidiel a na nabíjanie diaľkových kamiónov na mieste určenia, pričom vnútroštátne cieľové hodnoty vozových parkov by mali zabezpečiť nabíjacie body pre ľahké vozidlá aj v mestských oblastiach. Okrem rýchlonabíjacích bodov pozdĺž siete a v mestských uzloch alebo v ich blízkosti by ťažké úžitkové vozidlá mali mať možnosť využívať aj verejne prístupnú infraštruktúru na nočné nabíjanie pozdĺž hlavnej dopravnej siete s cieľom osobitne podporiť elektrifikáciu odvetvia diaľkovej dopravy.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (15a) S cieľom predchádzať investíciám, ktoré by boli neprimerané v porovnaní s objemom premávky pozdĺž niektorých ciest TEN-T, by členské štáty mali mať možnosť stanoviť, aby jeden park slúžil pre oba smery jazdy, pričom by boli splnené ostatné uplatniteľné požiadavky, pokiaľ ide o vzdialenosť, výkon a počet nabíjacích bodov v parkoch, ktoré sa vzťahujú na jeden smer jazdy, alebo by mali mať možnosť znížiť celkový výkon nabíjacích parkov určených pre ľahké alebo ťažké úžitkové vozidlá nachádzajúcich sa pozdĺž ciest TEN-T s nízkym objemom premávky, a to zvlášť pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá a v prípadoch, keď nabíjaciu infraštruktúru nemožno odôvodniť z hľadiska sociálno-ekonomických nákladov a prínosov. Na ten istý účel by členské štáty mali mať možnosť povoliť väčšiu maximálnu vzdialenosť medzi verejne prístupnými nabíjacími parkmi vyhradenými pre ľahké vozidlá alebo ťažké úžitkové vozidlá v prípade ciest základnej siete TEN-T s veľmi nízkym objemom premávky.
- (15a2) Vzhľadom na ostrovný charakter Cypru, chýbajúce pozemné spojenie s inými členskými štátmi a pevninou a obmedzený rozsah cestnej siete TEN-T je diaľková doprava ťažkými úžitkovými vozidlami v tomto členskom štáte obmedzená. Okrem toho, vzhľadom na obmedzený denný počet najazdených kilometrov elektrických ťažkých úžitkových vozidiel v tomto členskom štáte sa potreby nabíjania týchto vozidiel väčšinou naplnia nočnými nabíjacími kapacitami na súkromných miestach, ako sú napríklad depá. Cyprus by preto podliehal neprimeraným a zbytočným povinnostiam, ak by musel na svojom území zabezpečiť minimálne pokrytie verejne prístupnými nabíjacími parkmi vyhradenými pre ťažké úžitkové vozidlá na takej úrovni, aká sa stanovuje v tomto nariadení, pokiaľ ide o celkový výkon parkov umiestnených pozdĺž siete TEN-T a maximálnu vzdialenosť medzi týmito parkmi. Cyprus by preto mal mať možnosť predložiť Komisii odôvodnenú žiadosť o povolenie uplatňovať v tejto súvislosti nižšie požiadavky za predpokladu, že takáto žiadosť, ak sa schváli, nebude brániť premávke elektrických ťažkých úžitkových vozidiel v tomto členskom štáte.

- (15b) Vlastníci elektrických vozidiel by mali vo veľkej miere využívať nabíjacie body vo vlastných priestoroch alebo na spoločných parkoviskách bytových a nebytových budov. Hoci zavádzanie kabeláže a nabíjacích bodov v týchto budovách upravuje smernica 2010/31/EÚ, členské štáty by mali pri plánovaní zavádzania verejne prístupných nabíjacích bodov zohľadniť dostupnosť takejto súkromnej infraštruktúry.
- (16) Zavádzanie nabíjacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové vozidlá je rovnako dôležité aj na súkromných miestach (napríklad v súkromných depách a logistických centrách) na zabezpečenie nočného nabíjania a nabíjania na mieste určenia. Verejné orgány môžu v kontexte prípravy svojich revidovaných národných politických rámcov prijať opatrenia na zaistenie, aby sa pre takéto nočné nabíjanie a nabíjanie na mieste určenia zabezpečila vhodná infraštruktúra.
- (19) V záujme možnosti rozvíjať pokročilé digitálne služby vrátane zmluvných platobných riešení a zabezpečiť transparentné digitálne informácie pre používateľov je potrebné zavedenie digitálne prepojených a inteligentných nabíjacích bodov, ktoré podporujú vytvorenie digitálne prepojenej a interoperabilnej infraštruktúry¹⁴. Tieto inteligentné nabíjacie body by mali zahŕňať súbor fyzických atribútov a technických špecifikácií (hardvér a softvér) potrebných na dynamické odosielanie a prijímanie údajov, čím sa umožní tok informácií medzi účastníkmi trhu, ktorí tieto údaje potrebujú v záujme plnohodnotného nabíjacieho zážitku, vrátane prevádzkovateľov nabíjacích bodov, poskytovateľov služieb mobility, e-roamingových platforiem, prevádzkovateľov distribučných sústav a v konečnom dôsledku koncových spotrebiteľov.

¹⁴ V súlade so zásadami stanovenými v európskom rámci interoperability – stratégii vykonávania, COM/2017/0134 final.

- (20) Inteligentné meracie systémy vymedzené v smernici (EÚ) 2019/944¹⁵ umožňujú tvorbu dynamických údajov, ktoré sú potrebné na zabezpečenie stability siete a podporu racionálneho využívania služieb nabíjania. Poskytovaním dynamického merania energie a presných a transparentných informácií o nákladoch podporujú v kombinácii s inteligentnými nabíjacími bodmi nabíjanie v čase nízkeho všeobecného dopytu po elektrine a nízkych cien energie. Používanie inteligentných meracích systémov v kombinácii s inteligentnými nabíjacími bodmi môže optimalizovať nabíjanie, čo bude prínosom pre elektrizačnú sústavu aj pre koncových používateľov. Členské štáty by mali podporovať používanie inteligentných meracích systémov na nabíjanie elektrických vozidiel na verejne prístupných nabíjaciach staniciach všade tam, kde je to technicky možné a ekonomicky vhodné, a zabezpečiť, aby tieto systémy spĺňali požiadavky stanovené v článku 20 smernice (EÚ) 2019/444.
- (21) Rastúci počet elektrických vozidiel v cestnej, železničnej, námornej a inej doprave si bude vyžadovať optimalizáciu a riadenie nabíjania, aby nedochádzalo k preťaženiu a aby sa plne využila dostupnosť elektriny z obnoviteľných zdrojov a nízke ceny elektriny v sústave. Inteligentné nabíjanie môže predovšetkým uľahčiť ďalšiu integráciu elektrických vozidiel do elektrizačnej sústavy, pretože umožňuje riadenie odberu prostredníctvom agregácie a cenovej reakcie na strane spotreby. Integráciu systému môže ďalej uľahčiť obojsmerné nabíjanie (energetické prepojenie vozidla a siete). Všetky bežné nabíjacie body vybudované alebo renovované po dátume začatia uplatňovania tohto nariadenia, na ktorých sú vozidlá zvyčajne zaparkované dlhšie, by preto mali umožňovať inteligentné nabíjanie.

¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/944 z 5. júna 2019 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou a o zmene smernice 2012/27/EÚ (Ú. v. EÚ L 158, 14.6.2019, s. 125).

- (22) Pri rozvoji infraštruktúry pre elektrické vozidlá musí byť jej interakcia s elektrizačnou sústavou, ako aj práva a povinnosti jednotlivých aktérov na trhu elektromobility v súlade so zásadami stanovenými v smernici (EÚ) 2019/944. V tomto zmysle by prevádzkovatelia distribučných sústav mali nediskriminačne spolupracovať s kýmkoľvek, kto zriaďuje alebo prevádzkuje verejne prístupné nabíjacie body. Dodávatelia elektrickej energie Únie by mali mať prístup k nabíjaciim bodom bez toho, aby tým boli dotknuté výnimky podľa článku 66 smernice (EÚ) 2019/944.
- (23) Zriaďovanie a prevádzka nabíjacích bodov pre elektrické vozidlá by sa mali rozvíjať ako trh otvorený konkurencii, na ktorý majú prístup všetky strany so záujmom na zavádzaní alebo prevádzkovaní nabíjacích infraštruktúr. Vzhľadom na obmedzené možnosti alternatívneho umiestnenia na diaľniciach sú existujúce diaľničné koncesie – napríklad pre konvenčné čerpacie stanice alebo odpočívadlá, obzvlášť znepokojujúce, pretože môžu platiť veľmi dlho a niekedy dokonca nemajú stanovený konečný dátum. Členské štáty by sa mali v maximálnej možnej miere a v súlade so smernicou (EÚ) 2014/23¹⁶ usilovať o súťažné udeľovanie nových koncesií osobitne pre nabíjacie stanice na existujúcich diaľničných odpočívadlách alebo v ich blízkosti s cieľom obmedziť náklady na zavádzanie a umožniť vstup novým účastníkom trhu.

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesií (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).

- (24) Cenová transparentnosť je kľúčová na zabezpečenie plynulého a jednoduchého nabíjania a čerpania paliva. Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali dostať presné informácie o cene pred začatím nabíjacej alebo čerpacej služby. Cena by mala byť oznámená jasne a prehľadne, aby koncoví používatelia mohli identifikovať jednotlivé zložky ceny, ktoré účtuje prevádzkovateľ, vypočítať si cenu operácie nabíjania a predvídať celkové náklady. Touto požiadavkou by nemalo byť dotknuté právo členských štátov určiť platnú jednotkovú cenu elektrickej energie nabíjanej z nabíjacej stanice v súlade so smernicou 98/6/ES.
- (25) Objavujú sa nové služby na podporu používania elektrických vozidiel, ktoré poskytujú základ pre rozvoj služieb integrácie siete. Pri rozvoji takýchto služieb zohrávajú významnú úlohu stimuly poskytované členskými štátmi, ako aj záväzné opatrenia, ako napríklad povinná roamingová kapacita na určených nabíjacích bodoch. Subjekty ponúkajúce tieto služby, ako napríklad poskytovatelia služieb mobility, by mali mať k dispozícii spravodlivé trhové podmienky. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov by predovšetkým nemali neprimerane uprednostňovať žiadneho z týchto poskytovateľov služieb, napríklad prostredníctvom neodôvodnenej cenovej diferenciácie, ktorá môže brániť hospodárskej súťaži a v konečnom dôsledku viesť k vyšším cenám pre spotrebiteľov. Komisia by mala monitorovať vývoj na trhu nabíjania. Pri preskúmaní nariadenia Komisia prijme opatrenia, ak si to vyžaduje vývoj na trhu, ako sú obmedzenia služieb pre koncových používateľov alebo obchodné praktiky, ktoré môžu obmedzovať hospodársku súťaž.

- (26) Motorové vozidlá na vodíkový pohon majú v súčasnosti veľmi nízku mieru prieniku na trh. Vybudovanie dostatočnej vodíkovej čerpacej infraštruktúry je však nevyhnutné na umožnenie rozsiahleho zavádzania motorových vozidiel na vodíkový pohon, ako sa predpokladá vo vodíkovej stratégii Komisie pre klimaticky neutrálnu Európu¹⁷. V súčasnosti sa vodíkové čerpacie miesta zavádzajú len v niekoľkých členských štátoch a vo veľkej miere nie sú vhodné pre ťažké úžitkové vozidlá a neumožňujú pohyb vozidiel s vodíkovým pohonom v celej Únii. Povinné cieľové hodnoty zavádzania verejne prístupných vodíkových čerpacích miest by mali zabezpečiť, aby sa v rámci základnej siete TEN-T vytvorila dostatočne hustá sieť vodíkových čerpacích miest na umožnenie plynulého pohybu ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných vodíkom v celej Únii. Pokiaľ ide o zavádzanie a umiestnenie vodíkovej čerpacej infraštruktúry pozdĺž siete TEN-T, všetky vodíkové čerpacie stanice, ktoré sa vybudujú pozdĺž cestnej siete TEN-T, by sa mali nachádzať na ceste TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 10 km od najbližšieho výjazdu z cesty TEN-T.
- (27) S cieľom zabezpečiť, aby vozidlá na vodíkový pohon boli schopné čerpať palivo na mieste určenia alebo v blízkosti miesta určenia, ktoré sa zvyčajne nachádza v mestskej oblasti, by členské štáty mali analyzovať najlepšie umiestnenie čerpacích staníc a v tejto súvislosti zvážiť zavedenie takýchto staníc v mestských uzloch, ako sú vymedzené v nariadení (EÚ) č. 1315/2013, alebo v ich blízkosti, alebo v multimodálnych uzloch, keďže tieto nie sú len typickým miestom určenia pre ťažké úžitkové vozidlá, ale môžu poskytovať vodík aj pre iné druhy dopravy, ako je železničná a vnútrozemská vodná doprava.

¹⁷ COM(2020) 301 final.

- (28) V ranom štádiu zavádzania na trh stále existuje určitá neistota, pokiaľ ide o typy vozidiel, ktoré sa dostanú na trh, a druhy technológií, ktoré sa budú vo veľkej miere používať. Ako sa uvádza v oznámení Komisie „Vodíková stratégia pre klimaticky neutrálnu Európu“¹⁸, segment ťažkých úžitkových vozidiel bol identifikovaný ako najpravdepodobnejší segment skorého masového zavedenia vodíkových vozidiel. Vodíková čerpacia infraštruktúra by sa preto mala predbežne zamerať na tento segment a zároveň umožniť aj ľahkým vozidlám čerpanie na verejne prístupných vodíkových čerpacích staniciach. V záujme interoperability by všetky verejne prístupné vodíkové stanice mali poskytovať aspoň plynný vodík pod tlakom 700 barov. Pri zavádzaní infraštruktúry by sa mal zohľadniť aj nástup nových technológií (napríklad kvapalný vodík), ktoré umožňujú väčší dojazd ťažkých úžitkových vozidiel a sú uprednostňovanou technologickou voľbou niektorých výrobcov vozidiel.
- (29) V Únii je zriadených viacero čerpacích miest pre skvapalnený metán, ktoré už poskytujú oporu pre premávku ťažkých úžitkových vozidiel s pohonom na skvapalnený metán. Základná sieť TEN-T by mala byť aj naďalej oporou pre zavádzanie infraštruktúry pre skvapalnený metán a postupne aj pre skvapalnený biometán, pretože pokrýva hlavné dopravné toky a umožňuje cezhraničné prepojenie Únie. V smernici 2014/94/EÚ sa odporúčalo, aby sa takéto čerpacie miesta zriadili na každých 400 km základnej siete TEN-T, ale na dosiahnutie tohto cieľa má sieť naďalej určité obmedzené nedostatky. Členské štáty by mali do roku 2025 dosiahnuť tento cieľ a vyplniť zvyšné medzery – potom by sa mal tento cieľ prestať uplatňovať.

¹⁸ COM(2020) 301 final.

- (30) Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali mať možnosť nabíjať alebo čerpať palivo ad hoc a platiť jednoducho a pohodlne na všetkých verejne prístupných nabíjaciach bodoch a čerpacích miestach bez toho, aby museli uzavrieť zmluvu s prevádzkovateľom nabíjacieho bodu alebo čerpaceho miesta alebo s poskytovateľom služieb mobility. Preto by pri nabíjaní alebo čerpaní paliva ad hoc mali všetky verejne prístupné nabíjacie body a čerpace miesta akceptovať platobné nástroje, ktoré sa v Únii bežne používajú, a najmä elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby. V prípade infraštruktúr zavedených pred začatím uplatňovania tohto nariadenia by sa mal čas uplatňovania tejto povinnosti odložiť. Tento spôsob platby ad hoc by mal byť spotrebiteľom k dispozícii vždy – aj vtedy, keď sa v nabíjacom bode alebo na čerpacom mieste ponúkajú zmluvné platby.
- (31) Dopravná infraštruktúra by mala umožňovať plynulú mobilitu a prístupnosť pre všetkých používateľov vrátane osôb so zdravotným postihnutím a seniorov. Všetky nabíjacie body a čerpace stanice by mali byť umiestnené a navrhnuté tak, aby ich mohla využívať čo najširšia verejnosť, najmä seniori, osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím. To by malo zahŕňať napríklad zaistenie dostatočného priestoru okolo parkoviska, zabezpečenie toho, aby nabíjacia stanica nebola nainštalovaná na obrubníkovom povrchu, aby tlačidlá alebo obrazovka nabíjacej stanice boli vo vhodnej výške a hmotnosť nabíjaciach a čerpacích vedení umožňovala ľahkú manipuláciu aj pre slabších ľudí. Okrem toho by malo byť používateľské rozhranie príslušných nabíjaciach staníc prístupné. V tomto zmysle by sa mali na nabíjanie a čerpanie infraštruktúru uplatňovať požiadavky na prístupnosť uvedené v smernici 2019/882¹⁹.

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70).

- (32) Pobrežné elektrické zariadenia môžu zásobovať námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu čistou elektrinou a prispieť k zníženiu vplyvu námorných lodí a plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy na životné prostredie. V rámci námornej iniciatívy FuelEU musia prevádzkovatelia kontajnerových a osobných lodí dodržiavať ustanovenia na zníženie emisií počas kotvenia na nábreží. Povinnými cieľovými hodnotami zavádzania by sa malo zabezpečiť, aby malo toto odvetvie dostatočné pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre lode kotviace na nábreží v námorných prístavoch základnej a súhrnnej siete TEN-T na dosiahnutie súladu s týmito požiadavkami. V tomto nariadení sa preto stanovujú jasné cieľové hodnoty v oblasti zavádzania pobrežnej elektrickej infraštruktúry v prístavoch TEN-T. Vzhľadom na skutočnosť, že členské štáty majú rôzne modely riadenia prístavov, sa môžu členské štáty rozhodnúť, že sa infraštruktúra v ich prístavoch zavedie v rôznych termináloch podľa potrieb, aby sa tieto cieľové hodnoty dosiahli. Je dôležité, aby sa zavádzanie v rámci prístavov a prípadne medzi terminálmi realizovalo tam, kde maximálna návratnosť investícií a miera obsadenosti povedú k najvyšším environmentálnym prínosom (zníženie emisií skleníkových plynov a zníženie znečistenia ovzdušia).
- (33) Námorné kontajnerové lode a námorné osobné lode, ktoré sú kategóriami lodí s najvyššími emisiami na loď počas kotvenia na nábreží, by mali byť vybavené pobrežným zásobovaním elektrickou energiou prednostne. Na zohľadnenie charakteristík elektrického odberu rôznych osobných lodí počas kotvenia na nábreží, ako aj prevádzkových charakteristík prístavu treba rozlišovať medzi požiadavkami na osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá a na iné osobné lode.

- (34) Tieto cieľové hodnoty by mali zohľadňovať typy obsluhovaných plavidiel a ich príslušné objemy premávky. Námorné prístavy s nízkym objemom premávky určitých kategórií lodí na základe priemerného ročného počtu zastavení v prístave by nemali podliehať povinným požiadavkám pre príslušné kategórie lodí na základe minimálnej úrovne objemu premávky, aby sa zabránilo inštalácii nedostatočne využívannej kapacity. Podobne by sa povinné cieľové hodnoty nemali zameriavať na maximálny dopyt, ale na dostatočne vysoký objem, aby sa zabránilo nedostatočnému využívaniu kapacity a aby sa zohľadnili prevádzkové charakteristiky prístavu.
- (34a) Pri určovaní počtu zastavení v prístave by sa **nemali** brať do úvahy krátkodobé zastavenia lodí využívajúcich technológie s nulovými emisiami, neplánované zastavenia v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany životov na mori a výnimočných okolností, ktoré si vyžadujú využívanie výroby energie na palube, v núdzových situáciách, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie života, lode, životného prostredia alebo z iných dôvodov vyššej moci.
- (34b) Námorná doprava je dôležitým spojovacím článkom pre súdržnosť a hospodársky rozvoj ostrovov a najvzdialenejších regiónov v Únii, ako aj pre niektoré osobitné územia niektorých členských štátov, ako sú Ceuta a Melilla. Energetická výrobná kapacita na týchto ostrovoch, v týchto regiónoch a na týchto územiach nemusí byť vždy dostatočná na to, aby sa uspokojil dopyt po pobrežnom zásobovaní elektrickou energiou. V takom prípade by tieto ostrovy, regióny a územia mali byť oslobodené od tejto požiadavky, ak a kým sa nedokončí elektrické spojenie s pevninou alebo prípadne so susednými krajinami, alebo kým sa nevytvorí dostatočná miestna kapacita výroby z čistých zdrojov energie.

- (34c) Všetky príslušné zainteresované strany by mali koordinovať pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné lode s cieľom uľahčiť strednodobé a dlhodobé plánovanie a investície tak zo strany lodí, ako aj zo strany prístavu, a umožniť každodenné hladké fungovanie.
- (35) Do roku 2025 by v námorných prístavoch základnej siete TEN-T mal byť k dispozícii primeraný počet čerpacích miest pre skvapalnený metán. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán zahŕňajú terminály na skvapalnený metán, nádrže, cisternové prívesy, cisternové nákladné vozidlá, výmenné nadstavby, plavidlá na prepravu palív a nákladné člny.
- (35a) Zariadenia na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou by sa mali zaviesť aj vo vnútrozemských prístavoch siete TEN-T.
- (36) V prípade stojacich lietadiel na letiskách by sa mal letecký kerozín ako zdroj energie nahradit' externými dodávkami elektriny. Tým by sa mali znížiť emisie znečisťujúcich látok a hluku, zlepšiť kvalita ovzdušia a znížiť vplyv na zmenu klímy. Všetky prevádzkované lietadlá obchodnej leteckej dopravy by preto mali byť schopné využívať externé dodávky elektriny počas parkovania na kontaktných alebo vzdialených stojiskách na letiskách TEN-T. Externé dodávky energie pre lietadlá by sa mohli zabezpečiť vďaka pevným alebo mobilným pozemným energetickým jednotkám, a to tak na kontaktných ako aj na vzdialených stojiskách. Lietadlá by mali byť schopné využívať externé dodávky elektriny na všetkých kontaktných a vzdialených stojiskách používaných v obchodnej leteckej doprave, nie je však potrebné, aby bolo každé stojisko vybavené aspoň jednou pevnou alebo mobilnou pozemnou energetickou jednotkou, keďže jeden zdroj elektriny, či už pevný alebo mobilný, môže slúžiť pre viaceré stojiská a môže byť zavedený v súlade s prevádzkovými potrebami.

- (36a) Členské štáty by mali mať možnosť oslobodiť letiská siete TEN-T s menej ako 10 000 pohybmi v rámci komerčných letov ročne od povinnosti poskytovať elektrickú energiu stojacim lietadlám na všetkých vzdialených stojiskách. Vzhľadom na počet dotknutých letov nemusia byť investičné náklady a náklady na údržbu súvisiace s poskytovaním elektrickej energie pre vzdialené stojiská na týchto letiskách úmerné environmentálnemu prínosu, najmä v porovnaní s efektívnejšími investíciami na riešenie problému emisií CO₂ na letiskách.
- (37) V súlade s článkom 3 smernice 2014/94/EÚ členské štáty vytvorili národné politické rámce, v ktorých načrtávajú svoje plány a ciele na zabezpečenie ich splnenia. Posúdenie národného politického rámca, ako aj hodnotenie smernice 2014/94/EÚ poukázali na potrebu vyšších ambícií a lepšie koordinovaného prístupu vo všetkých členských štátoch vzhľadom na očakávané zrýchlenie zavádzania vozidiel na alternatívny pohon, najmä elektrických vozidiel. Okrem toho budú vo všetkých druhoch dopravy potrebné alternatívy k fosílnym palivám, aby sa splnili ambície Európskej zelenej dohody. Existujúce národné politické rámce by sa mali zrevidovať, aby sa v nich jasne opisovalo, ako členské štáty uspokojia oveľa väčšiu potrebu verejne prístupnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry vyjadrenú v záväzných cieľových hodnotách. Revidované rámce by sa mohli týkať aj tých druhov dopravy, pre ktoré neexistujú povinné cieľové hodnoty zavádzania. Členské štáty by mali pravidelne podávať správy o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní tohto revidovaného národného politického rámca.
- (38) Revidované národné politické rámce by mali zahŕňať podporné opatrenia na rozvoj trhu z hľadiska alternatívnych palív vrátane zavedenia nevyhnutnej infraštruktúry, a to v úzkej spolupráci s regionálnymi a miestnymi orgánmi a príslušným odvetvím a tiež s ohľadom na potreby malých a stredných podnikov. Okrem toho by sa v revidovaných rámcoch mal opísať celkový národný rámec plánovania, povoľovania a obstarávania takejto infraštruktúry vrátane identifikovaných prekážok a opatrení na ich odstránenie, aby bolo možné zaviesť infraštruktúru rýchlejšie.

- (39) Vypracovanie a vykonávanie revidovaných národných politických rámcov členských štátov by Komisia mala uľahčiť výmenou informácií a osvedčených postupov medzi členskými štátmi.
- (40) V záujme podpory alternatívnych palív a rozvoja príslušnej infraštruktúry by národné politické rámce mohli obsahovať podrobné stratégie na podporu alternatívnych palív v odvetviach, ktoré sa ťažko dekarbonizujú, ako je letectvo, námorná doprava, vnútrozemská vodná doprava a železničná doprava na úsekoch siete, ktoré nemožno elektrifikovať. Členské štáty by predovšetkým mohli vypracovať jasné stratégie dekarbonizácie vnútrozemskej vodnej dopravy pozdĺž siete TEN-T v úzkej spolupráci s ostatnými dotknutými členskými štátmi. Dlhodobé stratégie dekarbonizácie by sa mohli vypracovať aj pre prístavy TEN-T a letiská TEN-T, najmä so zameraním na zavádzanie infraštruktúry pre plavidlá a lietadlá s nízkymi a nulovými emisiami, ako aj pre železničné trate, ktoré nebudú elektrifikované. Na základe týchto stratégií by Komisia mala preskúmať toto nariadenie s cieľom stanoviť pre tieto odvetvia viac povinných cieľových hodnôt.
- (41) Členské štáty by mali využívať širokú škálu regulačných a neregulačných stimulov a opatrení na dosiahnutie povinných cieľových hodnôt a vykonávanie svojich národných politických rámcov v úzkej spolupráci s aktérmi zo súkromného sektora, ktorí by mali zohrávať kľúčovú úlohu pri podpore rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá.

- (42) Podľa smernice 2009/33/ES²⁰ sú minimálne vnútroštátne podiely verejného obstarávania vyhradené pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami, ak ekologické autobusy využívajú alternatívne palivá vymedzené v článku 2 bode 3 tohto nariadenia. Keďže na dosiahnutie týchto cieľových hodnôt prechádza čoraz viac orgánov a prevádzkovateľov verejnej dopravy na ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami, členské štáty by mali zahrnúť cielenú podporu a rozvoj potrebnej autobusovej infraštruktúry do svojich národných politických rámcov ako kľúčový prvok. Členské štáty by mali zriadiť a spravovať vhodné nástroje na podporu zavádzania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry aj pre podnikové (kaptívne) vozové parky, najmä pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami na miestnej úrovni.
- (43) Vzhľadom na zvyšujúcu sa rôznorodosť druhov palív pre motorové vozidlá v spojení s prebiehajúcim nárastom cestnej mobility občanov v celej Únii je potrebné poskytnúť používateľom vozidiel jasné a ľahko pochopiteľné informácie o palivách dostupných na čerpacích staniciach a o kompatibilitu ich vozidiel s rôznymi palivami alebo nabíjacími bodmi dostupnými na trhu Únie.
- (44) Pre používateľov vozidiel môžu jasné a ľahko porovnateľné informácie o cenách jednotlivých palív zohrať dôležitú rolu pri lepšom vyhodnocovaní relatívnych nákladov na jednotlivé palivá dostupné na trhu. Porovnanie jednotkových cien určitých alternatívnych a konvenčných palív vyjadrené ako „cena paliva na 100 km“, by sa preto malo na informačné účely uvádzať na všetkých príslušných čerpacích staniciach.

²⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (45) Spotrebiteľom treba poskytnúť dostatočné informácie o geografickej polohe, charakteristikách a službách ponúkaných na verejne prístupných nabíjaciach bodoch a čerpacích miestach s alternatívnymi palivami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Členské štáty by preto mali zabezpečiť, aby prevádzkovatelia alebo vlastníci verejne prístupných nabíjaciach bodov a čerpacích miest poskytli relevantné statické a dynamické údaje. Mali by sa stanoviť požiadavky na typy údajov z hľadiska dostupnosti a prístupnosti relevantných údajov o nabíjaní a čerpaní palív, a to na základe výsledkov opatrenia na podporu programu „zber údajov o nabíjaciach/čerpacích miestach s alternatívnymi palivami a jedinečné identifikačné kódy aktérov elektromobility“ (IDACS).
- (46) Údaje by mali zohrávať zásadnú úlohu v primeranom fungovaní nabíjacej a čerpacej infraštruktúry. Formát, frekvencia a kvalita, v akej by sa tieto údaje mali poskytovať a sprístupňovať, by mali určovať celkovú kvalitu ekosystému infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorý spĺňa potreby používateľov. Okrem toho by tieto údaje mali byť prístupné jednotne vo všetkých členských štátoch. Údaje by sa preto mali poskytovať v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ²¹ vnútroštátnym prístupovým bodom (NAP) a v príslušných delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých na jej základe, ktoré môže Komisia doplniť v rámci tohto nariadenia.

²¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

- (47) Je veľmi dôležité, aby všetci aktéri v ekosystéme elektromobility mohli ľahko digitálne komunikovať s cieľom poskytnúť koncovým používateľom najlepšiu kvalitu služieb. To si vyžaduje jedinečné identifikátory príslušných aktérov v hodnotovom reťazci. Na tento účel by členské štáty mali vymenovať organizáciu pre registráciu identifikácie (IDRO), ktorá bude vystavovať a spravovať jedinečné identifikačné kódy (ID) s cieľom identifikovať aspoň prevádzkovateľov nabíjacích bodov a poskytovateľov služieb mobility. IDRO by mala zhromažďovať informácie o identifikačných kódoch elektromobility, ktoré sa už používajú v príslušnom členskom štáte; v prípade potreby vystavovať nové kódy elektromobility prevádzkovateľom nabíjacích bodov a poskytovateľom služieb mobility na základe spoločne dohodnutej logiky pre celú Úniu, v ktorej sa formátujú identifikačné kódy elektromobility; umožňovať výmenu a overenie jedinečnosti týchto kódov elektromobility prostredníctvom prípadného budúceho spoločného identifikačného registra (IDRR). Komisia by mala vydať technické usmernenia pre zriadenie takejto organizácie, pričom by mala vychádzať z opatrenia na podporu programu „zber údajov o nabíjacích bodoch/čerpacích miestach s alternatívnymi palivami a jedinečné identifikačné kódy aktérov elektromobility“ (IDACS).
- (47a) Technické špecifikácie uvedené v prílohe II k smernici 2014/94/EÚ majú zostať v platnosti tak, ako sa uvádza v uvedenej smernici.
- (50) Technické špecifikácie interoperability nabíjacích bodov a čerpacích miest by sa mali stanoviť v európskych alebo medzinárodných normách. Európske normalizačné organizácie (ESO) by mali prijať európske normy v súlade s článkom 10 nariadenia (EÚ) č. 1025/2012²². Tieto normy by mali vychádzať z aktuálnych medzinárodných noriem alebo prípadne z prebiehajúcej medzinárodnej normalizačnej práce. Na tento účel by európske normalizačné postupy v oblasti nabíjacej a čerpacej infraštruktúry mali postupovať rýchlo a včas, pokiaľ ide o podporu harmonogramu potrebného na plánovanie, verejné obstarávanie a budovanie infraštruktúry požadovanej podľa tohto nariadenia. Mali by sa urýchliť alebo iniciovať normalizačné procesy v oblasti celoeurópskej harmonizovanej nabíjacej infraštruktúry pre stacionárne a dynamické nabíjanie.

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho 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 ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12).

- (50a) Národná doprava a vnútrozemská plavba potrebujú nové normy na uľahčenie a konsolidáciu vstupu alternatívnych palív na trh, pokiaľ ide o dodávku elektriny a tankovanie vodíka, metanolu a amoniaku, ale aj normy pre komunikáciu medzi plavidlami a infraštruktúrou.
- (50b) Medzinárodná námorná organizácia (IMO) pracuje na vytvorení jednotných a medzinárodne uznávaných bezpečnostných a environmentálnych noriem v námornej doprave. Vzhľadom na globálny charakter námornej dopravy je potrebné zabrániť rozporom s medzinárodnými normami. Európska únia by preto mala zabezpečiť, aby boli technické špecifikácie v námornej doprave prijaté podľa tohto nariadenia v súlade s medzinárodnými pravidlami, ktoré prijala IMO.
- (52) Pri uplatňovaní tohto nariadenia by Komisia mala konzultovať s príslušnými expertnými skupinami, a najmä s Fórom pre udržateľnú dopravu (STF) a Európskym fórom pre udržateľnú lodnú dopravu (ESSF). Takéto konzultácie s expertmi je mimoriadne dôležité, keď má Komisia v úmysle prijať delegované alebo vykonávacie akty podľa tohto nariadenia.
- (53) Infraštruktúra pre alternatívne palivá sa rýchlo vyvíja. Chýbajúce spoločné technické špecifikácie bránia vytvoreniu jednotného trhu s infraštruktúrou pre alternatívne palivá. Preto by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ na normalizáciu technických špecifikácií pre oblasti, kde spoločné technické špecifikácie chýbajú, ale sú potrebné. To by malo zahŕňať najmä komunikáciu medzi elektrickým vozidlom a nabíjajúcim bodom, komunikáciu medzi nabíjajúcim bodom a systémom softvérového riadenia nabíjania (back-end); komunikáciu týkajúcu sa roamingovej služby elektrických vozidiel a komunikáciu s elektrizačnou sústavou pri súčasnom zabezpečení najvyššej úrovne kybernetickej bezpečnosti a ochrany osobných údajov koncových odberateľov. Takisto je potrebné vymedziť vhodný rámec riadenia a úlohy rôznych aktérov zapojených do ekosystému komunikácie medzi vozidlami a sieťou. Okrem toho treba zohľadniť nový technologický vývoj, ako sú elektrické cestné systémy (ERS). Pokiaľ ide o poskytovanie údajov, na Komisiu by sa mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ s cieľom doplniť nové typy údajov do údajov o verejne prístupných nabíjajúcich bodoch a čerpacích miestach, ktoré sa majú poskytovať a sprístupňovať podľa tohto nariadenia.

- (53a) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania článku 17 ods. 4, článku 17 ods. 5 a článku 18 ods. 4a tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o vypracovanie ustanovení o označovaní, formát, frekvenciu a kvalitu údajov týkajúcich sa verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest, ktoré sa majú poskytovať a sprístupňovať podľa tohto nariadenia, a postup umožňujúci toto poskytovanie a sprístupňovanie.
- (54) Trh s alternatívnymi palivami, a najmä palivami s nulovými emisiami je stále v raných štádiách vývoja a technológie sa rýchlo vyvíjajú. To pravdepodobne ovplyvní dopyt po alternatívnych palivách, a teda aj po infraštruktúre pre alternatívne palivá vo všetkých druhoch dopravy. Komisia by preto mala do 31. decembra 2024 preskúmať toto nariadenie na základe správy o technologickej pripravenosti a pripravenosti trhu zameranej na ťažké úžitkové vozidlá. Mali by sa v nej vziať do úvahy prvé náznaky preferencií trhu a zohľadniť technologický a štandardný vývoj. Komisia by po počiatočnom úplnom preskúmaní do 31. decembra 2026 mala každých 5 rokov vykonávať pravidelné preskúmanie, a to aj vzhľadom na elektronické platobné prostriedky uvedené v článku 5 a prahové hodnoty pre vymedzenie výnimiek v článkoch 3 a 4.
- (55) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to podporu rozsiahleho rozvoja trhu s alternatívnymi palivami nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale vzhľadom na potrebu opatrení na uspokojenie dopytu po kritickom množstve vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, v záujme nákladovo efektívneho vývoja európskeho priemyslu a umožnenia mobility vozidiel s pohonom na alternatívne palivá v celej Únii sa lepšie dosiahne na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.

- (56) Smernica 2014/94/EÚ by sa preto mala zrušiť. Delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2019/1745²³ a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2021/1444²⁴ sa stanovili nedatované technické normy pre určité typy infraštruktúry pre alternatívne palivá. Tieto normy sú teraz datované a uvedené v prílohe II k tomuto nariadeniu. V dôsledku toho by sa mali zrušiť aj tieto delegované nariadenia,

PRIJALI TOTO NARIADENIE

Článok 1

Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú záväzné národné cieľové hodnoty zavádzania dostatočnej infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii pre cestné vozidlá, plavidlá a stojace lietadlá. Stanovujú sa v ňom spoločné technické špecifikácie a požiadavky na informácie pre používateľov, poskytovanie údajov a platobné požiadavky na infraštruktúru pre alternatívne palivá.
2. V tomto nariadení sa stanovujú pravidlá národných politických rámcov, ktoré majú členské štáty prijať, vrátane zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v oblastiach, kde nie sú stanovené záväzné cieľové hodnoty pre celú Úniu, a podávania správ o zavádzaní takejto infraštruktúry.
3. Týmto nariadením sa zriaďuje mechanizmus podávania správ s cieľom stimulovať spoluprácu a zabezpečiť dôkladné sledovanie pokroku. Mechanizmus zahŕňa štruktúrovaný, transparentný, iteratívny proces medzi Komisiou a členskými štátmi na účely finalizácie národných politických rámcov a ich následného vykonávania, ako aj zodpovedajúce opatrenia Komisie, ktorých cieľom je podporiť rýchlejšie a koherentné zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v členských štátoch.

²³ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1745 z 13. augusta 2019, ktorým sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, pokiaľ ide o nabíjacie stanice pre motorové vozidlá kategórie L, pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou, zásobovanie vodíkom v cestnej doprave a zásobovanie zemným plynom v cestnej a vodnej doprave, a ktorým sa zrušuje delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/674, Ú. v. EÚ L 268, 22.10.2019, s. 1.

²⁴ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1444 zo 17. júna 2021, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, pokiaľ ide o normy pre nabíjacie stanice pre elektrické autobusy, Ú. v. EÚ L 313, 6.9.2021, s. 1.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „prístupnosť údajov“ je možnosť kedykoľvek požiadať o údaje a získať ich v strojovo čitateľnom formáte;
2. „cena ad hoc“ je cena, ktorú prevádzkovateľ nabíjacieho bodu alebo čerpaceho miesta účtuje koncovému používateľovi za nabíjanie alebo čerpanie paliva ad hoc;
- 2a. „pozdlž siete TEN-T“ je: v prípade elektrických nabíjacích staníc, ak sa nachádzajú v sieti TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 3 km od najbližšieho výjazdu z cesty TEN-T; v prípade vodíkových čerpacích staníc, ak sa nachádzajú v sieti TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 10 km od najbližšieho výjazdu z cesty TEN-T;
3. „alternatívne palivá“ sú palivá alebo zdroje energie, ktoré slúžia, aspoň čiastočne, ako náhrada fosílnych zdrojov ropy v dodávkach energie pre dopravu a ktoré majú potenciál prispievať k eliminácii emisií uhlíka a vylepšujú environmentálne vlastnosti odvetvia dopravy, medzi ktoré patria:
 - a) „alternatívne palivá pre vozidlá, plavidlá alebo lietadlá s nulovými emisiami“:
 - elektrina,
 - vodík,
 - amoniak;
 - b) „obnoviteľné palivá“:
 - palivá z biomasy vrátane bioplynu a biopalivá v zmysle článku 2 bodov 27, 28 a 33 smernice (EÚ) 2018/2001²⁵,
 - syntetické a parafinické palivá vrátane amoniaku vyrobené z obnoviteľných zdrojov energie;

²⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

c) „prechodné alternatívne palivá“:

- zemný plyn v plynnej forme [stlačený zemný plyn – (CNG)] a v kvapalnej forme [skvapalnený zemný plyn – (LNG)],
- skvapalnený ropný plyn (LPG),
- syntetické a parafinické palivá vyrobené z neobnoviteľných zdrojov energie;

- 3a. „kontaktné stojisko lietadla“ je stojisko vo vymedzenej oblasti na odbavovacej ploche letiska, ktoré je vybavené nástupným mostom pre cestujúcich;
- 3b. „vzdialené stojisko lietadla“ je stojisko vo vymedzenej oblasti na odbavovacej ploche letiska, ktoré nie je vybavené nástupným mostom pre cestujúcich;
4. „letisko základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T“ je letisko uvedené a kategorizované v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013²⁶;
5. „riadiaci orgán letiska“ v zmysle článku 2 bodu 2 smernice 2009/12/ES²⁷;
6. „automatická autentifikácia“ je autentifikácia vozidla v nabíjacom bode prostredníctvom nabíjacieho konektora alebo telematiky;
7. „dostupnosť údajov“ je existencia údajov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte;
8. „elektrické vozidlo na batérie“ je elektrické vozidlo, ktoré je poháňané výlučne elektromotorom bez sekundárneho zdroja pohonu;
9. „obojsmerné nabíjanie“ je inteligentné nabíjanie, pri ktorom možno smer toku elektrickej energie zvrátiť, čo umožňuje tok elektriny z batérie do nabíjacieho bodu, ku ktorému je pripojená;
10. „konektor“ je fyzické rozhranie medzi nabíjacím bodom alebo čerpacím miestom a vozidlom, cez ktoré sa vymieňa palivo alebo elektrina;
11. „obchodná letecká doprava“ je letecká doprava v zmysle článku 3 bodu 24 nariadenia (EÚ) 2018/1139²⁸;

²⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

²⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11).

²⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre

12. „kontajnerová loď“ je loď určená výhradne na prepravu kontajnerov v ložnom priestore a na palube;
13. „zmluvná platba“ je platba za nabíjaciú službu alebo službu čerpania paliva od koncového používateľa poskytovateľovi služieb mobility na základe zmluvy medzi koncovým používateľom a poskytovateľom služieb mobility;
14. „digitálne pripojený nabíjací bod“ je nabíjací bod, ktoré môže odosielať a prijímať informácie v reálnom čase, komunikovať obojsmerne s elektrizačnou sústavou a elektrickým vozidlom a ktoré možno monitorovať a ovládať na diaľku vrátane spustenia a zastavenia operácie nabíjania a merania tokov elektriny;
15. „prevádzkovateľ distribučnej sústavy“ je prevádzkovateľ v zmysle článku 2 bodu 29 smernice (EÚ) 2019/944²⁹;
16. „dynamické údaje“ sú údaje, ktoré sa často alebo pravidelne menia;
17. „elektrický cestný systém“ je fyzické zariadenie pozdĺž cesty, ktoré umožňuje prenos elektriny do elektrického vozidla počas jeho pohybu;
18. „elektrické vozidlo“ je motorové vozidlo vybavené hnacou sústavou, ktorá sa skladá minimálne z jedného neperiférneho elektrického motora v úlohe meniča energie s nabíjateľným systémom uchovávaní elektrickej energie, ktorý možno nabíjať externe;
19. „dodávanie elektriny stojacim lietadlám“ je dodávanie elektriny prostredníctvom normalizovaného pevného alebo pohyblivého rozhrania lietadlám, ktoré stoja na kontaktnom stojisku lietadla alebo na vzdialenom stojisku lietadla;
20. „koncový používateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá kupuje alternatívne palivo na priame použitie vo vozidle;
21. „e-roaming“ je výmena údajov a platieb medzi prevádzkovateľom nabíjacieho bodu alebo čerpaceho miesta a poskytovateľom služieb mobility, od ktorého koncový používateľ kupuje nabíjaciú službu;

bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

²⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/944 z 5. júna 2019 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou a o zmene smernice 2012/27/EÚ (Ú. v. EÚ L 158, 14.6.2019, s. 125).

22. „e-roamingová platforma“ je platforma spájajúca účastníkov trhu, najmä poskytovateľov služieb mobility a prevádzkovateľov nabíjacích bodov alebo čerpacích miest, s cieľom umožniť vzájomné poskytovanie služieb vrátane e-roamingu;
23. „európska norma“ je norma v zmysle článku 2 bodu 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012³⁰;
24. „terminál nákladnej dopravy“ je terminál nákladnej dopravy v zmysle článku 3 bodu s) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;
25. „hrubá priestornosť“ (GT) je hrubá priestornosť v zmysle článku 3 bodu e) nariadenia (EÚ) 2015/757³¹;
26. „ťažké úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo kategórií M2, M3, N2 alebo N3 ako sú vymedzené v článku 4 ods. 1 písm. a) bode ii), článku 4 ods. 1 písm. a) bode iii), článku 4 ods. 1 písm. b) bode ii) a článku 4 ods. 1 písm. b) bode iii) nariadenia (EÚ) 2018/858³²;
27. „nabíjací bod na vysokovýkonné nabíjanie“ je nabíjací bod, ktorý zabezpečuje prenos elektriny do elektrického vozidla s výkonom vyšším ako 22 kW;
28. „vysokorýchlostné osobné plavidlo“ je plavidlo vymedzené v predpise 1 kapitoly X SOLAS 74 a určené na prepravu viac ako 12 cestujúcich;
29. „ľahké vozidlo“ je motorové vozidlo kategórií M1 alebo N1 ako sú vymedzené v článku 4 ods. 1 písm. a) bode i) a článku 4 ods. 1 písm. b) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;
- 29a. „skvapalnený metán“ je LNG, skvapalnený bioplyn alebo syntetický LNG vrátane zmesí týchto palív;

³⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho 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 ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12).

³¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55).

³² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

30. „poskytovateľ služieb mobility“ je právnická osoba, ktorá koncovému používateľovi poskytuje služby za odplatu vrátane predaja nabíjacej služby;
31. „nabíjací bod na bežné nabíjanie“ je nabíjací bod, ktorý zabezpečuje prenos elektriny do elektrického vozidla s výkonom do 22 kW vrátane;
32. „vnútroštátny prístupový bod“ je digitálne rozhranie vymedzené v článku 4 bode 22³³ smernice 2010/40/EÚ;
33. „prevádzkovateľ nabíjacieho bodu“ je subjekt zodpovedný za spravovanie a prevádzku nabíjacieho bodu, ktorý koncovým používateľom poskytuje nabíjaciú službu, a to aj v mene a na účet poskytovateľa služieb mobility;
34. „prevádzkovateľ čerpaceho miesta“ je subjekt zodpovedný za riadenie a prevádzku čerpaceho miesta, ktorý koncovým používateľom poskytuje službu čerpania paliva, a to aj v mene a na účet poskytovateľa služieb mobility;
35. „osobná loď“ je loď, ktorá prepravuje viac ako 12 cestujúcich, vrátane výletných lodí, vysokorýchlostných osobných plavidiel a lodí so zariadením umožňujúcim nalodenie a vyloďenie cestných alebo koľajových vozidiel („osobné lode ro-ro“);
36. „plug-in hybrid“ je elektrické vozidlo s konvenčným spaľovacím motorom v kombinácii s elektrickým pohonom, ktoré možno nabíjať z externého zdroja elektrického napájania;
37. „výkon“ je teoretický maximálny výkon vyjadrený v kW, ktorý dokáže poskytovať nabíjací bod, stanica alebo park, alebo zariadenie na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou vozidlu alebo plavidlu pripojenému k danému nabíjacíemu bodu, stanici, parku alebo zariadeniu;
38. „verejne prístupná infraštruktúra pre alternatívne palivá“ je infraštruktúra pre alternatívne palivá, ktorá sa nachádza na mieste alebo v priestoroch prístupných širokej verejnosti, bez ohľadu na to, či sa takáto infraštruktúra pre alternatívne palivá nachádza na verejnom alebo súkromnom pozemku, bez ohľadu na to, či sa uplatňujú obmedzenia alebo podmienky z hľadiska prístupu na dané miesto alebo do daných priestorov a bez ohľadu na platné podmienky využívania danej infraštruktúry pre alternatívne palivá;
39. „QR kód“ je kódovanie a vizualizácia údajov v súlade s normou ISO/IEC 18004:15;

³³ Ako sa navrhuje v COM(2021) 813 final (smernica o IDS).

40. „nabíjanie ad hoc“ je nabíjacia služba zakúpená koncovým používateľom bez potreby jeho registrácie, uzavretia písomnej dohody alebo nadviazania dlhodobejšieho obchodného vzťahu s prevádzkovateľom daného nabíjacieho bodu nad rámec samotného nákupu služby;
41. „nabíjací bod“ je pevné alebo mobilné rozhranie, ktoré umožňuje prenos elektriny do elektrického vozidla a ktoré síce môže mať jeden alebo viacero výstupov umožňujúcich použitie rôznych typov konektorov, no je kedykoľvek schopné nabíjať len jedno elektrické vozidlo a nezahŕňa zariadenia s výkonom do 3,7 kW vrátane, ktorých primárnym účelom nie je nabíjanie elektrických vozidiel;
42. „nabíjací bod, stanica alebo park pre ľahké vozidlá“ je nabíjací bod, stanica alebo park určený na nabíjanie ľahkých vozidiel – buď vzhľadom na osobitnú konštrukciu konektorov/zástrčiek alebo príslušný parkovací priestor, prípadne oboje;
43. „nabíjací bod, stanica alebo park pre ťažké úžitkové vozidlá“ je nabíjací bod, stanica alebo park určený na nabíjanie ťažkých úžitkových vozidiel – buď vzhľadom na osobitnú konštrukciu konektorov/zástrčiek alebo príslušný parkovací priestor, prípadne oboje;
44. „nabíjací park“ je jedna alebo viacero nabíjacích staníc na konkrétnom mieste;
45. „nabíjacia stanica“ je fyzické zariadenie na konkrétnom mieste, ktoré pozostáva z jedného alebo viacerých nabíjacích bodov;
46. „nabíjacia služba“ je predaj alebo poskytovanie elektriny vrátane súvisiacich služieb prostredníctvom verejne prístupného nabíjacieho bodu;
47. „operácia nabíjania“ je celý proces nabíjania vozidla vo verejne prístupnom nabíjacom bode od okamihu pripojenia vozidla do okamihu jeho odpojenia;
48. „čerpanie ad hoc“ je čerpacia služba zakúpená koncovým používateľom bez potreby jeho registrácie, uzavretia písomnej dohody alebo nadviazania dlhodobejšieho obchodného vzťahu s prevádzkovateľom daného čerpaceho miesta nad rámec samotného nákupu služby;

49. „čerpacie miesto“ je pevné alebo pohyblivé čerpacie zariadenie na poskytovanie akéhokoľvek kvapalného alebo plyného paliva, ktoré dokáže v ktoromkoľvek okamihu dopĺňať palivo len jednému vozidlu, jednému plavidlu alebo jednému lietadlu;
50. „čerpacia služba“ je predaj alebo poskytovanie akéhokoľvek kvapalného alebo plyného paliva prostredníctvom verejne prístupného čerpaceho miesta;
51. „operácia čerpania“ je celý proces čerpania paliva do vozidla na verejne prístupnom čerpacom mieste od okamihu pripojenia vozidla do okamihu jeho odpojenia;
52. „čerpacia stanica“ je jedno fyzické zariadenie na konkrétnom mieste, ktoré pozostáva z jedného alebo viacerých čerpacích miest;
53. „regulačný orgán“ je regulačný orgán určený každým členským štátom podľa článku 57 ods. 1 smernice (EÚ) 2019/944;
54. „energia z obnoviteľných zdrojov“ je energia z obnoviteľných nefosílnych zdrojov v zmysle článku 2 bodu 1 smernice (EÚ) 2018/2001;
55. „osobná loď ro-ro“ je loď so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám nalodenie a vylodenie, určená na prepravu viac ako 12 cestujúcich;
56. „bezpečné a chránené parkovisko“ je parkovisko a odpočívadlo uvedené v článku 17 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, ktoré je vyhradené pre nočné parkovanie ťažkých úžitkových vozidiel a ktoré bolo certifikovaná podľa ustanovení článku 8a nariadenia (ES) č. 561/2006³⁴ a delegovaných aktov prijatých na jeho základe;
58. „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je dodávanie elektrickej energie prostredníctvom normalizovaného rozhrania z pobrežných zariadení pre námorné lode alebo plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy kotviace na nábreží;
59. „inteligentné nabíjanie“ je nabíjanie, pri ktorom sa intenzita elektriny dodávanej do batérie dynamicky upravuje na základe informácií získaných prostredníctvom elektronickej komunikácie;
60. „statické údaje“ sú údaje, ktoré sa často alebo pravidelne nemenia;

³⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.).

- 61. „súhrnná sieť TEN-T“ je sieť v zmysle článku 9 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;
- 62. „základná sieť TEN-T“ je sieť v zmysle článku 38 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;
- 63. „vnútrozemský prístav základnej siete TEN-T a vnútrozemský prístav súhrnnej siete TEN-T“ je prístav vnútrozemskej vodnej dopravy základnej alebo súhrnnej siete TEN-T uvedený a kategorizovaný v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;
- 64. „námorný prístav základnej siete TEN-T a námorný prístav súhrnnej siete TEN-T“ je námorný prístav základnej alebo súhrnnej siete TEN-T uvedený a kategorizovaný v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;
- 65. „prevádzkovateľ prenosovej sústavy“ je prevádzkovateľ v zmysle článku 2 bodu 35 smernice (EÚ) 2019/944;
- 66. „mestský uzol“ je mestský uzol v zmysle článku 3 bodu p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

Článok 3

Cieľové hodnoty elektrickej nabíjacej infraštruktúry pre ľahké vozidlá

- 1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území zriadili verejne prístupné nabíjacie stanice vyhradené pre ľahké vozidlá zodpovedajúce miere zavádzania ľahkých elektrických vozidiel a aby poskytovali dostatočný výkon pre tieto vozidlá.

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby sa na konci každého roka počnúc rokom dátumu začatia uplatňovania uvedeným v článku 24 kumulatívne plnili tieto cieľové hodnoty výkonu:

- a) na každé ľahké elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 1 kW a
- b) na každý ľahký plug-in hybrid evidovaný na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 0,66 kW.

- 1a. Ak podiel ľahkých elektrických vozidiel na batérie v porovnaní s celkovým vozovým parkom ľahkých vozidiel evidovaných na území členského štátu dosiahne aspoň 20 % a členský štát preukáže, že vykonávanie požiadaviek stanovených v odseku 1 druhom pododseku má nepriaznivé účinky tým, že odrádza od súkromných investícií a už nie je odôvodnené, tento členský štát môže Komisii predložiť odôvodnenú žiadosť o povolenie uplatňovať nižšie požiadavky, pokiaľ ide o úroveň celkového výkonu, alebo prestať uplatňovať takéto požiadavky.

Komisia v každom odôvodnenom prípade prijme do šiestich mesiacov rozhodnutie o tejto žiadosti.

2. Členské štáty zabezpečia isté minimálne pokrytie verejne prístupnými nabíjacími bodmi vyhradenými pre ľahké vozidlá v cestnej sieti na svojom území. Na tento účel členské štáty zaistia, aby:
- a) sa pozdĺž základnej siete TEN-T v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km zriadili verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ľahké vozidlá, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:
 - (i) do 31. decembra 2025 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 300 kW a zahŕňať aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
 - (ii) do 31. decembra 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 600 kW a zahŕňať aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;

- b) sa pozdĺž súhrnnej siete TEN-T v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km zriadili verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ľahké vozidlá, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:
- (i) do 31. decembra 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 300 kW a zahŕňať aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
 - (ii) do 31. decembra 2035 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 600 kW a zahŕňať aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 150 kW.

- 2a. Pozdĺž ciest TEN-T sa môže zaviesť jeden verejne prístupný nabíjací park pre obidva smery jazdy vyhradený pre ľahké vozidlá za predpokladu, že takýto park je ľahko prístupný z oboch smerov jazdy, že je zavedené vhodné označenie a že sú splnené požiadavky stanovené v odseku 2, pokiaľ ide o vzdialenosť, celkový výkon parku, počet bodov a výkon jednotlivých bodov tak, ako v prípade dvoch smerov jazdy.
- 2b. Odchyľne od odseku 2a môžu členské štáty pozdĺž ciest TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 10 000 ľahkých vozidiel a v prípadoch, keď infraštruktúru nemožno odôvodniť z hľadiska sociálno-ekonomických nákladov a prínosov, stanoviť, že verejne prístupný nabíjací park vyhradený pre ľahké vozidlá môže slúžiť pre obidva smery jazdy a zároveň spĺňať požiadavky stanovené v odseku 2, pokiaľ ide o vzdialenosť, celkový výkon parku, počet bodov a výkon jednotlivých bodov, uplatniteľné pre jeden smer jazdy, za predpokladu, že nabíjací park je ľahko prístupný z oboch smerov jazdy a že je zavedené vhodné označenie. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii. Každé dva roky ich preskúmajú v rámci národnej správy o pokroku uvedenej v článku 14.

- 2c. Odchyľne od odseku 2 môžu členské štáty pozdĺž ciest TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 10 000 ľahkých vozidiel a v prípadoch, keď infraštruktúru nemožno odôvodniť z hľadiska sociálno-ekonomických nákladov a prínosov, znížiť celkový výkon verejne prístupného nabíjacieho parku vyhradeného pre ľahké vozidlá, požadovaný podľa odseku 2, až o 50 % za predpokladu, že takýto nabíjací park slúži len pre jeden smer jazdy a že sú splnené ostatné požiadavky stanovené v odseku 2, pokiaľ ide o vzdialenosť, počet bodov a výkon jednotlivých bodov. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii. Každé dva roky ich preskúmajú v rámci národnej správy o pokroku uvedenej v článku 14.
- 2d. Odchyľne od požiadavky týkajúcej sa maximálnej vzdialenosti 60 km medzi verejne prístupnými nabíjacími parkmi vyhradenými pre ľahké vozidlá uvedenej v odseku 2 písm. a) a b) môžu členské štáty povoliť väčšiu vzdialenosť do 100 km v prípade takýchto nabíjacích parkov pozdĺž ciest TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 4 000 ľahkých vozidiel za predpokladu, že je zavedené vhodné označenie týkajúce sa vzdialenosti medzi nabíjacími parkmi. Členské štáty oznámia Komisii každú výnimku podľa tohto odseku. Každé dva roky ich preskúmajú v rámci národnej správy o pokroku uvedenej v článku 14.
- Ak členský štát oznámil výnimku podľa tohto odseku, požiadavky stanovené v odseku 2 písm. a) a b), pokiaľ ide o maximálnu vzdialenosť medzi nabíjacími parkmi, sa na účely odsekov 2a, 2b a 2c považujú za splnené.
3. Susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v ods. 2 písm. a) a b).

Článok 4

Cieľové hodnoty elektrickej nabíjacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové vozidlá

1. Členské štáty zabezpečia isté minimálne pokrytie verejne prístupnými nabíjacími bodmi vyhradenými pre ťažké úžitkové vozidlá na svojom území. Na tento účel členské štáty zaistia, aby:
 - a01) sa do 31. decembra 2025 aspoň pozdĺž 15 % dĺžky siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá, pričom každý nabíjací park ponúka výkon najmenej 1 400 kW a zahŕňa aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;
 - a02) sa do 31. decembra 2027 aspoň pozdĺž 40 % dĺžky siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá, pričom každý nabíjací park:
 - (i) pozdĺž základnej siete TEN-T ponúka výkon najmenej 2 800 kW a zahŕňa najmenej dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 350 kW,
 - (ii) pozdĺž súhrnnej siete TEN-T ponúka výkon najmenej 1 400 kW a zahŕňa aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;
 - a) sa do 31. decembra 2030 pozdĺž základnej siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá, pričom každý nabíjací park ponúka výkon najmenej 3 500 kW a zahŕňa aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;

- b) sa do 31. decembra 2030 pozdĺž súhrnnej siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 100 km verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá, pričom každý nabíjací park ponúka výkon najmenej 1 400 kW a zahŕňa aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;
 - c) bola do 31. decembra 2030 na každom bezpečnom a zabezpečenom parkovisku nainštalovaná aspoň jedna verejne prístupná nabíjacia stanica vyhradená pre ťažké úžitkové vozidlá s výkonom aspoň 100 kW;
 - d) boli do 31. decembra 2025 v každom mestskom uzle alebo v jeho blízkosti zriadené verejne prístupné nabíjacie body vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s celkovým výkonom najmenej 600 kW, ktoré poskytujú nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
 - e) boli do 31. decembra 2030 v každom mestskom uzle alebo v jeho blízkosti zriadené verejne prístupné nabíjacie body vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s celkovým výkonom najmenej 1 200 kW, ktoré poskytujú nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 150 kW.
- 1a. Výpočet percentuálneho podielu dĺžky siete TEN-T uvedeného v ods. 1 písm. a01) a a02) sa zakladá na týchto prvkoch:
- (a) výpočet menovateľa: celková dĺžka siete TEN-T na území členského štátu;
 - (b) výpočet čitateľa: kumulovaná dĺžka úsekov siete TEN-T medzi dvoma verejne prístupnými nabíjacími parkmi vyhradenými pre ťažké úžitkové vozidlá; úseky siete TEN-T medzi dvoma nabíjacími parkmi, ktoré sú od seba vzdialené viac ako 120 km, sa pri výpočte čitateľa nezohľadňujú.

- 1b. Pozdĺž ciest TEN-T sa môže pre obidva smery jazdy zaviesť jeden verejne prístupný nabíjací park vyhradený pre ťažké úžitkové vozidlá za predpokladu, že takýto park je ľahko prístupný z obidvoch smerov jazdy, že je zavedené vhodné označenie a že sú splnené požiadavky stanovené v odseku 1, pokiaľ ide o vzdialenosť, celkový výkon parku, počet bodov a výkon jednotlivých bodov tak, ako v prípade dvoch smerov jazdy.
- 1c. Odchyľne od odseku 1b môžu členské štáty pozdĺž ciest TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 2 000 ťažkých úžitkových vozidiel a v prípadoch, keď infraštruktúru nemožno odôvodniť z hľadiska sociálno-ekonomických nákladov a prínosov, stanoviť, že verejne prístupný nabíjací park vyhradený pre ťažké úžitkové vozidlá môže slúžiť pre obidva smery jazdy a zároveň spĺňať požiadavky stanovené v odseku 1, pokiaľ ide o vzdialenosť, celkový výkon parku, počet bodov a výkon jednotlivých bodov, uplatniteľné pre jeden smer jazdy, za predpokladu, že nabíjací park je ľahko prístupný z obidvoch smerov jazdy a že je zavedené vhodné označenie. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii. Každé dva roky ich preskúmajú v rámci národnej správy o pokroku uvedenej v článku 14.
- 1d. Odchyľne od odseku 1 môžu členské štáty pozdĺž ciest TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 2 000 ťažkých úžitkových vozidiel a v prípadoch, keď infraštruktúru nemožno odôvodniť z hľadiska sociálno-ekonomických nákladov a prínosov, znížiť celkový výkon verejne prístupného nabíjacieho parku vyhradeného pre ťažké úžitkové vozidlá požadovaný podľa odseku 1 až o 50 % za predpokladu, že takýto nabíjací park slúži len pre jeden smer jazdy a že sú splnené požiadavky stanovené v odseku 1, pokiaľ ide o vzdialenosť, počet bodov a výkon jednotlivých bodov. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii. Každé dva roky ich preskúmajú v rámci národnej správy o pokroku uvedenej v článku 14.

- 1e. Odchyľne od požiadavky týkajúcej sa maximálnej vzdialenosti 60 km medzi verejne prístupnými nabíjacími parkmi vyhradenými pre ťažké úžitkové vozidlá uvedenej v odseku 1 písm. a) môžu členské štáty povoliť väčšiu vzdialenosť do 100 km v prípade takýchto nabíjacích parkov pozdĺž ciest základnej siete TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 800 ťažkých úžitkových vozidiel za predpokladu, že je zavedené vhodné označenie týkajúce sa vzdialenosti medzi nabíjacími stanicami. Členské štáty oznámia takéto výnimky Komisii. Každé dva roky ich preskúmajú v rámci národnej správy o pokroku uvedenej v článku 14.

Ak členský štát oznámil výnimku podľa tohto odseku, požiadavky stanovené v odseku 1 písm. a), pokiaľ ide o maximálnu vzdialenosť medzi nabíjacími parkmi, sa na účely odsekov 1b, 1c a 1d považujú za splnené.

- 1f. Odchyľne od požiadaviek stanovených v odseku 1 písm. a01, a02), a) a b) týkajúcich sa celkového výkonu verejne prístupných nabíjacích parkov vyhradených pre ťažké úžitkové vozidlá a od požiadaviek stanovených v odseku 1 písm. a) týkajúcich sa maximálnej vzdialenosti medzi týmito parkmi môže Cyprus predložiť Komisii odôvodnenú žiadosť o povolenie uplatňovať nižšie požiadavky, pokiaľ ide o úroveň celkového výkonu verejne prístupných nabíjacích parkov vyhradených pre ťažké úžitkové vozidlá, a/alebo uplatňovať väčšiu maximálnu vzdialenosť do 100 km medzi týmito parkmi za predpokladu, že takáto žiadosť, ak sa schváli, nebude brániť premávke elektrických ťažkých úžitkových vozidiel v tomto členskom štáte.

Komisia v odôvodnených prípadoch prijme rozhodnutie o tejto žiadosti do šiestich mesiacov. Každá výnimka udelená podľa tohto odseku je obmedzená na obdobie najviac štyroch rokov, po uplynutí ktorého ju Komisia preskúma na základe odôvodnenej žiadosti zo strany Cypru.

2. Susediace členské štáty do 31. decembra 2030 zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v ods. 1 písm. a) a b). Pred týmto dátumom sa pozornosť venuje cezhraničným úsekom a susediace členské štáty vynaložia maximálne úsilie na dodržanie týchto maximálnych vzdialeností hneď, ako zavedú nabíjaciu infraštruktúru pozdĺž cezhraničných úsekov siete TEN-T.

Článok 5

Nabíjacia infraštruktúra

2. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov musia vo verejne prístupných nabíjacích bodoch, ktoré prevádzkujú, umožňovať koncovým používateľom *ad hoc* nabíjanie ich elektrických vozidiel.

Na týchto nabíjacích bodoch zriadených po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24 je možné nabíjať *ad hoc* pomocou platobného nástroja, ktorý sa v Únii bežne používa. Na tento účel prevádzkovatelia nabíjacích bodov akceptujú v týchto bodoch elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby vrátane aspoň jednej z týchto možností:

- (a) čítačky platobných kariet;
- (b) zariadenia s bezkontaktnou funkciou, ktoré dokážu aspoň čítať platobné karty;
- (c) v prípade verejne prístupných nabíjacích bodov s výkonom nižším ako 50 kW zariadenia využívajúce internetové pripojenie a umožňujúce bezpečnú platobnú transakciu, ako napríklad zariadenia, ktoré vytvárajú osobitný kód QR.

Od 1. januára 2027 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body, ktoré prevádzkujú, vrátane tých bodov, ktoré zriadili pred dátumom začatia uplatňovania uvedeným v článku 24, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v článku 3 ods. 2 a ktoré majú výkon najmenej 50 kW, spĺňali požiadavky stanovené v písmenách a) alebo b).

Jeden platobný terminál alebo zariadenie uvedené v druhom pododseku môže slúžiť pre niekoľko nabíjacích bodov v jednom nabíjacom parku.

Požiadavky stanovené v tomto odseku sa nevzťahujú na verejne prístupné nabíjacie body, ktoré za nabíjacie služby nevyžadujú platbu.

3. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov pri poskytovaní automatickej autentifikácie vo verejne prístupnom nabíjacom bode, ktoré prevádzkujú, zabezpečia, aby koncoví používatelia mali vždy právo nepoužiť automatickú autentifikáciu, a aby si mohli buď nabiť vozidlo *ad hoc* v zmysle odseku 2 alebo využiť iné zmluvné nabíjacie riešenie, ktoré daný nabíjací bod ponúka. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov musia túto možnosť transparentne zobraziť a pohodlne ju ponúkať koncovým používateľom v každom verejne prístupnom nabíjacom bode, ktoré prevádzkujú a kde sprístupňujú automatickú autentifikáciu.
4. Ceny účtované prevádzkovateľmi verejne prístupných nabíjacích bodov musia byť primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov nesmú rozlišovať medzi cenami účtovanými koncovým používateľom a cenami účtovanými poskytovateľom služieb mobility, ani medzi cenami účtovanými rôznym poskytovateľom služieb mobility. Úroveň cien možno v relevantných prípadoch diferencovať len primerane a na základe objektívneho odôvodnenia.
5. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov musia informáciu o cene *ad hoc* jasne sprístupniť na všetkých verejne prístupných nabíjacích staniciach, ktoré prevádzkujú, aby koncoví používatelia túto informáciu mali pred začatím operácie nabíjania. Táto informácia obsahuje všetky cenové zložky, ktoré prevádzkovateľ zahŕňa do výpočtu ceny operácie nabíjania, ako je cena za operáciu, cena za minútu alebo cena za kWh.

Pokiaľ ide o verejne prístupné nabíjacie body s výkonom najmenej 50 kW, ktoré boli zriadené po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24, ako aj o nabíjacie body uvedené v odseku 2 treťom pododseku, táto informácia musí byť jasne uvedená na nabíjacej stanici.
6. Ceny, ktoré poskytovatelia služieb mobility účtujú koncovým používateľom, musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Poskytovatelia služieb mobility sprístupnia koncovým používateľom pred začiatkom operácie nabíjania všetky platné cenové informácie špecifické pre ich zamýšľanú operáciu nabíjania, a to voľne dostupnými a bežne podporovanými elektronickými prostriedkami, pričom jasne rozlíšia všetky cenové zložky vrátane uplatniteľných nákladov na e-roaming a iných poplatkov alebo platieb, ktoré uplatňuje poskytovateľ služieb mobility. Tieto poplatky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Za cezhraničný e-roaming sa nesmú účtovať žiadne príplatky.

7. Najneskôr do 1 roka po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body, ktoré prevádzkujú, boli digitálne pripojenými nabíjacími miestami.
8. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečia, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body na bežné nabíjanie, ktoré vybudovali alebo zrenovovali po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24, boli schopné inteligentného nabíjania.
10. Najneskôr do 1 roka po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24 musia prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body s jednosmerným prúdom (DC), ktoré prevádzkujú, boli vybavené vstavaným nabíjacím káblom.
11. Ak prevádzkovateľ nabíjacieho bodu nie je vlastníkom tohto bodu, vlastník poskytne prevádzkovateľovi na základe ich vzájomnej dohody nabíjací bod s technickými charakteristikami, ktoré prevádzkovateľovi umožnia súlad s povinnosťami stanovenými v odsekoch 3, 7, 8 a 10.

Článok 6

Cieľové hodnoty vodíkovej čerpacej infraštruktúry pre cestné vozidlá

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území do 31. decembra 2030 zaviedol minimálny počet verejne prístupných vodíkových čerpacích staníc.

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby sa do 31. decembra 2030 zriadili verejne prístupné vodíkové čerpacie stanice vybavené dávkovačmi na tankovanie s tlakom minimálne 700 barov a v maximálnych rozstupoch 200 km pozdĺž základnej siete TEN-T.

Členské štáty vykonajú analýzu optimálneho umiestnenia takýchto čerpacích staníc a zvažia najmä zriadenie takýchto staníc v mestských uzloch alebo v ich blízkosti alebo v multimodálnych uzloch, kde by sa dali zásobovať aj iné druhy dopravy.

2. Susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v odseku 1 druhom pododseku.
3. Prevádzkovateľ verejne prístupnej čerpacej stanice, alebo ak prevádzkovateľ nie je vlastníkom, vlastník danej stanice na základe ich vzájomnej dohody zabezpečí, aby stanica bola navrhnutá na obsluhu ľahkých vozidiel aj ťažkých úžitkových vozidiel.

Článok 7

Vodíková čerpacia infraštruktúra

1. Prevádzkovatelia vodíkových čerpacích staníc musia vo verejne prístupných čerpacích staniach, ktoré prevádzkujú, umožňovať koncovým používateľom čerpanie *ad hoc*.

Čerpanie *ad hoc* je možné na všetkých verejne prístupných vodíkových čerpacích staniach s použitím platobného nástroja, ktorý sa v Únii bežne používa. Na tento účel prevádzkovatelia týchto staníc akceptujú elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby vrátane aspoň jednej z týchto možností:

- a) čítačky platobných kariet;
- b) zariadenia s bezkontaktnou funkciou, ktoré dokážu aspoň čítať platobné karty.

Požiadavky stanovené v tomto odseku sa v prípade verejne prístupných čerpacích staníc zriadených po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24 uplatňujú od uvedeného dátumu. V prípade verejne prístupných čerpacích staníc zriadených pred uvedeným dátumom sa uvedené požiadavky začnú uplatňovať po uplynutí 6 mesiacov od uvedeného dátumu.

Ak prevádzkovateľ vodíkového čerpaceho miesta nie je vlastníkom tohto miesta, vlastník poskytne prevádzkovateľovi na základe ich vzájomnej dohody vodíkové čerpace miesta s technickými charakteristikami, ktoré prevádzkovateľovi umožnia súlad s povinnosťami stanovenými v tomto odseku.

2. Ceny účtované prevádzkovateľmi verejne prístupných vodíkových čerpacích miest musia byť primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné. Prevádzkovatelia verejne prístupných vodíkových čerpacích miest nesmú rozlišovať medzi cenami účtovanými koncovým používateľom a cenami účtovanými poskytovateľom služieb mobility, ani medzi cenami účtovanými rôznym poskytovateľom služieb mobility. Úroveň cien možno v relevantných prípadoch diferencovať len na základe objektívneho odôvodnenia.
3. Prevádzkovatelia vodíkových čerpacích miest sprístupnia na čerpacích staniciach, ktoré prevádzkujú, informácie o cenách pred začiatkom operácie čerpania.
4. Prevádzkovatelia verejne prístupných čerpacích staníc môžu poskytovať vodíkové čerpacie služby zákazníkom na zmluvnom základe, a to aj v mene a na účet iných poskytovateľov služieb mobility. Ceny, ktoré poskytovatelia služieb mobility účtujú koncovým používateľom, musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Poskytovatelia služieb mobility sprístupnia koncovým používateľom pred začiatkom operácie čerpania všetky platné cenové informácie špecifické pre ich zamýšľanú operáciu čerpania, a to voľne dostupnými a bežne podporovanými elektronickými prostriedkami, pričom jasne rozlíšia zložky ceny účtovanej zo strany prevádzkovateľa vodíkového čerpacieho miesta, platné náklady na e-roaming a iné poplatky alebo platby, ktoré uplatňuje poskytovateľ služieb mobility.

Článok 8

Infraštruktúra pre skvapalnený metán pre vozidlá cestnej dopravy

Členské štáty do 1. januára 2025 zabezpečia zriadenie primeraného počtu verejne prístupných čerpacích miest pre skvapalnený metán, aspoň pozdĺž základnej siete TEN-T, aby sa umožnila premávka ťažkých úžitkových motorových vozidiel s pohonom na skvapalnený metán v celej Únii tam, kde je dopyt, pokiaľ náklady nie sú neprimerané prínosom (vrátane environmentálnych prínosov).

Článok 9

Cieľové hodnoty pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných prístavoch

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa v námorných prístavoch siete TEN-T zabezpečila minimálna úroveň pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné kontajnerové a osobné lode. Členské štáty na tento účel prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby do 1. januára 2030:
 - a) námorné prístavy základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T, v ktorých priemerný ročný počet zastavení námorných kontajnerových lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton kotviacich na nábreží prekročil za posledné tri roky číslo 100, boli vybavené na to, aby každý rok poskytovali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre aspoň 90 % zastavení námorných kontajnerových lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton kotviacich na nábreží v dotknutom námornom prístave;
 - b) námorné prístavy základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T, v ktorých priemerný ročný počet zastavení námorných osobných lodí ro-ro s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton a námorných vysokorýchlostných osobných plavidiel s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton kotviacich na nábreží prekročil za posledné tri roky číslo 40, boli vybavené na to, aby každý rok poskytovali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre aspoň 90 % zastavení námorných osobných lodí ro-ro s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton a námorných vysokorýchlostných osobných plavidiel s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton kotviacich na nábreží v dotknutom námornom prístave;
 - c) námorné prístavy základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T, v ktorých priemerný ročný počet zastavení iných námorných osobných lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, než sú námorné osobné lode ro-ro a námorné vysokorýchlostné osobné plavidlá, kotviacich na nábreží prekročil za posledné tri roky číslo 25, boli vybavené na to, aby každý rok poskytovali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre aspoň 90 % zastavení iných námorných osobných lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, než sú námorné osobné lode ro-ro a námorné vysokorýchlostné osobné plavidlá, kotviacich na nábreží v dotknutom námornom prístave.

2. Zastavenia lodí v prístavoch uvedené v článku 5 ods. 3 písm. a), b), c), da)³⁵ a f) [návrhu FuelEU Maritime] sa neberú do úvahy na účely stanovenia celkového počtu zastavení lodí v prístave, ktoré sú ukotvené na nábreží v dotknutom prístave podľa odseku 1.
3. Ak sa námorný prístav základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T nachádza na ostrove, v najvzdialenejšom regióne, ako sa uvádza v článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, alebo na území Ceuty a Melilly, ktoré nie sú priamo pripojené k elektrizačnej sústave pevniny, alebo v prípade najvzdialenejšieho regiónu alebo Ceuty a Melilly k elektrizačnej sústave susednej krajiny, odsek 1 sa neuplatňuje, pokiaľ sa takéto pripojenie nedokončí alebo kým nebude existovať dostatočná miestna kapacita na výrobu elektriny z nefosílnych zdrojov energie na pokrytie potrieb ostrova, najvzdialenejšieho regiónu alebo Ceuty a Melilly.

Článok 10

Cieľové hodnoty pobrežného zásobovania elektrickou energiou v prístavoch na vnútrozemských vodných cestách

Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) bolo do 1. januára 2025 zriadené aspoň jedno zariadenie na pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou vo všetkých prístavoch na vnútrozemských vodných cestách základnej siete TEN-T;
- b) bolo do 1. januára 2030 zriadené aspoň jedno zariadenie na pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou vo všetkých prístavoch na vnútrozemských vodných cestách súhrnnej siete TEN-T.

³⁵ Článok 5 ods. 3 písm. da) návrhu FuelEU Maritime znie takto:
da) ktoré sa nemôžu pripojiť k pobrežnému zásobovaniu elektrickou energiou, pretože je výnimočne ohrozená stabilita elektrizačnej sústavy z dôvodu nedostatku dostupnej pobrežnej energie na uspokojenie spotreby elektrickej energie lode v kotvisku.

Článok 11

Cieľové hodnoty dodávok skvapalneného metánu v námorných prístavoch

1. Členské štáty zabezpečia zriadenie primeraného počtu čerpacích miest pre skvapalnený metán v námorných prístavoch základnej siete TEN-T uvedených v odseku 2 na umožnenie premávky námorných lodí v základnej sieti TEN-T do 1. januára 2025. Členské štáty v prípade potreby spolupracujú so susednými členskými štátmi s cieľom zabezpečiť adekvátne pokrytie základnej siete TEN-T.
2. Členské štáty určia vo svojich národných politických rámcoch námorné prístavy základnej siete TEN-T, ktoré musia zabezpečiť prístup k čerpacím miestam pre skvapalnený metán uvedeným v odseku 1, pričom do úvahy berú skutočné potreby a rozvoj trhu.

Článok 12

Cieľové hodnoty dodávania elektriny stojacim lietadlám

1. Členské štáty zabezpečia, aby na všetkých letiskách základnej a súhrnnej siete TEN-T bolo zabezpečené dodávanie elektriny stojacim lietadlám, a to:
 - a) do 1. januára 2025 na všetkých kontaktných stojiskách lietadiel používaných v obchodnej leteckej doprave;
 - b) do 1. januára 2030 na všetkých vzdialených stojiskách lietadiel používaných v obchodnej leteckej doprave.
- 1a. Členské štáty môžu oslobodiť letiská siete TEN-T s menej ako 10 000 pohybmi v rámci komerčných letov ročne za posledné tri roky od povinnosti poskytovať elektrickú energiu stojacim lietadlám na všetkých vzdialených stojiskách.
2. Členské štáty prijímú najneskôr k 1. januáru 2030 potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby elektrina dodávaná podľa odseku 1 pochádzala z elektrizačnej sústavy alebo sa vyrábala na mieste bez použitia fosílnych palív.

Článok 13

Národné politické rámce

1. Každý členský štát do 1. januára 2024 vypracuje a zašle Komisii návrh národného politického rámca pre rozvoj trhu, pokiaľ ide o alternatívne palivá v odvetví dopravy a rozvoj príslušnej infraštruktúry.

a) Národný politický rámec musí obsahovať aspoň tieto prvky:

- 1) posúdenie súčasného stavu a budúceho rozvoja trhu, pokiaľ ide o alternatívne palivá v odvetví dopravy, ako aj rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá, pričom sa zohľadní intermodálny prístup k infraštruktúre pre alternatívne palivá a v relevantných prípadoch cezhraničná kontinuita;
- 2) národné cieľové hodnoty a ciele podľa článkov 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 a 12, pri ktorých sú v tomto nariadení stanovené záväzné národné cieľové hodnoty;
- 3) politiky a opatrenia potrebné na zabezpečenie dosiahnutia záväzných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v bode 2 tohto odseku;
- 4) opatrenia na podporu zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá pre kaptívne vozové parky, najmä elektrických nabíjacích staníc a vodíkových čerpacích staníc pre služby verejnej dopravy a elektrických nabíjacích staníc pre car-pooling, ak členský štát takéto opatrenia plánuje alebo prijal;
- 5) opatrenia na podporu a uľahčenie zavádzania nabíjacích staníc pre ľahké vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá na súkromných miestach, ktoré nie sú prístupné verejnosti, ak členský štát takéto opatrenia plánuje alebo prijal;
- 6) opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských uzloch, najmä pokiaľ ide o verejne prístupné nabíjacie body, ak členský štát takéto opatrenia plánuje alebo prijal;

- 7) opatrenia na podporu dostatočného počtu verejne prístupných nabíjacích bodov na vysokovýkonné nabíjanie, ak členský štát takéto opatrenia plánuje alebo prijal;
- 7a) opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby zavádzanie a prevádzka nabíjacích bodov vrátane geografického rozloženia nabíjacích bodov s obojsmerným nabíjaním prispievali k flexibilitě energetického systému a k prieniku elektriny z obnoviteľných zdrojov do elektrizačnej sústavy, ak členský štát takéto opatrenia plánuje alebo prijal;
- 8) opatrenia na zabezpečenie toho, aby verejne prístupné nabíjacie body a čerpacie miesta pre alternatívne palivá boli prístupné pre staršie osoby, osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici 2019/882;
- 9) opatrenia na odstránenie možných prekážok z hľadiska plánovania, povoľovania, obstarávania a prevádzkovania infraštruktúry pre alternatívne palivá, ak členský štát takéto opatrenia plánuje alebo prijal;

b) Národný politický rámec môže obsahovať tieto prvky:

- 1) plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá na letiskách nad rámec dodávania elektriny stojacim lietadlám, napríklad na čerpanie vodíka a elektrické nabíjanie lietadiel;
- 2) plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v námorných prístavoch, napríklad pokiaľ ide o elektrinu a vodík, pre prístavné služby vymedzené v nariadení (EÚ) 2017/352³⁶;

³⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1).

- 3) plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v námorných prístavoch okrem skvapalneného metánu a pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné plavidlá, napríklad pre vodík, amoniak a elektrinu;
 - 4) plán zavádzania alternatívnych palív vo vnútrozemskej vodnej doprave, napríklad pokiaľ ide o vodík a elektrinu;
 - 5) plán zavádzania (vrátane cieľových hodnôt, kľúčových míľnikov a potrebného financovania) vodíkových vlakov alebo elektrických vlakov na batérie na tých úsekoch siete, ktoré nebudú elektrifikované;
 - 6) národné cieľové hodnoty a ciele zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá súvisiace s bodmi 1, 2, 3, 4 a 5 tohto odseku, pre ktoré nie sú v tomto nariadení stanovené žiadne záväzné cieľové hodnoty.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa v národných politických rámcoch zohľadnili potreby rôznych druhov dopravy existujúcich na ich území.
 3. Členské štáty zabezpečia, aby národné politické rámce podľa potreby zohľadňovali záujmy regionálnych a miestnych orgánov, najmä pokiaľ ide o nabíjajúcu a čerpajúcu infraštruktúru pre verejnú dopravu, ako aj záujmy dotknutých zainteresovaných strán.
 4. Tam, kde je to potrebné, musia členské štáty spolupracovať – formou konzultácií alebo spoločných politických rámcov – s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia boli koherentné a koordinované. Členské štáty musia predovšetkým spolupracovať na stratégiách používania alternatívnych palív a zavádzania zodpovedajúcej infraštruktúry vo vodnej doprave. Komisia členským štátom v procese spolupráce pomôže.
 5. Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá sa musia realizovať v súlade s príslušnými pravidlami štátnej pomoci v zmysle ZFEÚ.
 6. Každý členský štát sprístupní verejnosti návrh svojho národného politického rámca a zabezpečí, aby verejnosť dostala včas reálnu príležitosť zapojiť sa do prípravy návrhu národného politického rámca.

7. Komisia návrhy národných politických rámcov posúdi a môže členskému štátu vydať odporúčania najneskôr do šiestich mesiacov od predloženia návrhu národných politických rámcov v zmysle odseku 1. Uvedené odporúčania sa môžu zamerať najmä na:
 - a) úroveň ambícií cieľových hodnôt a cieľov v záujme splnenia povinností stanovených v článkoch 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 a 12;
 - b) politiky a opatrenia súvisiace s cieľovými hodnotami a cieľmi členských štátov.
8. Každý členský štát vo svojom konečnom národnom politickom rámci náležite zohľadní všetky odporúčania Komisie. Ak dotknutý členský štát nezohľadní niektoré odporúčanie alebo jeho podstatnú časť, musí Komisii poskytnúť písomné vysvetlenie.
9. Do 1. januára 2025 každý členský štát oznámi Komisii svoj konečný národný politický rámec.

Článok 14

Podávanie správ

1. Každý členský štát predloží Komisii samostatnú národnú správu o pokroku vo vykonávaní jeho národného politického rámca – prvý raz 1. januára 2027 a následne každé dva roky.
2. Správy o pokroku musia zahŕňať informácie uvedené v prílohe I a v prípade potreby aj relevantné odôvodnenie, pokiaľ ide o úroveň dosiahnutia národných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v článku 13.

3. Členský štát najneskôr do 30. júna 2024 a potom pravidelne každé štyri roky posúdi, ako by zavedenie a prevádzka nabíjacích bodov mohli umožniť elektrickým vozidlám ďalej prispievať k flexibilitě energetického systému (vrátane ich účasti na vyrovnávacom trhu) a k ďalšej absorpcii elektriny z obnoviteľných zdrojov. V danom posúdení sa zohľadnia všetky typy nabíjacích bodov – či už verejných alebo súkromných – a poskytnú sa odporúčania z hľadiska typu, podpornej technológie a geografického rozloženia s cieľom uľahčiť používateľom možnosť integrovať svoje elektrické vozidlá do sústavy. Posúdenie sa zverejní. Členské štáty môžu požiadať regulačný orgán o vykonanie tohto posúdenia. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty v prípade potreby prijímú vhodné opatrenia na zavedenie dodatočných nabíjacích bodov a zahrnú ich do svojich správ o pokroku uvedených v odseku 1. Posúdenie a opatrenia zohľadnia prevádzkovatelia sústav a siete v plánoch rozvoja sústavy a siete uvedených v článku 32 ods. 3 a článku 51 smernice (EÚ) 2019/944.
4. Regulačný orgán členského štátu na základe vstupov od prevádzkovateľov prenosových a distribučných sústav najneskôr do 30. júna 2024 a potom pravidelne každé štyri roky posúdi potenciálny príspevok obojsmerného nabíjania k prieniku elektriny z obnoviteľných zdrojov do elektrizačnej sústavy. Toto posúdenie sa zverejní. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty v prípade potreby prijímú vhodné opatrenia na prispôbenie dostupnosti a geografického rozloženia obojsmerných nabíjacích bodov na súkromných pozemkoch a zahrnú ich do svojich správ o pokroku uvedených v odseku 1.

Článok 14a

Obsah, štruktúra a formát národných politických rámcov a národných správ o pokroku

Komisia prijme najneskôr do šiestich mesiacov od dátumu začatia uplatňovania uvedeného v článku 24 usmernenia a vzory týkajúce sa obsahu, štruktúry a formátu národných politických rámcov, ako aj obsahu národných správ o pokroku, ktoré majú členské štáty predložiť v súlade s článkom 13 a článkom 14 ods. 1. Komisia môže prijať usmernenia a vzory na uľahčenie účinného uplatňovania akýchkoľvek iných ustanovení tohto nariadenia v celej Únii.

Článok 15

Preskúmanie národných politických rámcov a národných správ o pokroku

1. Komisia do 1. januára 2026 posúdi národné politické rámce oznámené členskými štátmi podľa článku 13 ods. 9 a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o posúdení týchto národných politických rámcov a ich koherentnosti na úrovni Únie vrátane počiatočného zhodnotenia očakávanej úrovne dosiahnutia národných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v článku 13 ods. 1.
2. Komisia posúdi národné správy o pokroku predložené členskými štátmi podľa článku 14 ods. 1 a podľa potreby vydá členským štátom odporúčania s cieľom zabezpečiť dosiahnutie cieľov a povinností stanovených v tomto nariadení. Na základe týchto odporúčaní členské štáty môžu vydať aktualizáciu svojich národných správ o pokroku do šiestich mesiacov od odporúčaní Komisie.
3. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o svojom posúdení národných správ o pokroku rok po predložení týchto správ o pokroku členskými štátmi podľa článku 14 ods. 1. Tá zahŕňa posúdenie týchto prvkov:
 - a) pokrok dosiahnutý členskými štátmi pri dosahovaní cieľových hodnôt a cieľov;
 - b) koherentnosť rozvoja na úrovni Únie.

4. Na základe národných politických rámcov, národných správ o pokroku a správ, ktoré členské štáty predložia podľa článku 13 ods. 9, článku 14 ods. 1 a článku 16 ods. 1, Komisia uverejní a pravidelne aktualizuje informácie o národných cieľových hodnotách a cieľoch predložených jednotlivými členskými štátmi, pokiaľ ide o:
- a) počet verejne prístupných nabíjacích bodov a staníc v členení na nabíjacie body vyhradené pre ľahké vozidlá a nabíjacie body vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá a v súlade s kategorizáciou uvedenou v prílohe III;
 - b) počet verejne prístupných vodíkových čerpacích miest;
 - c) infraštruktúru na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
 - d) infraštruktúru na dodávanie elektriny stojacim lietadlám na letiskách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
 - e) počet čerpacích miest pre skvapalnený metán v námorných a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
 - f) počet verejne prístupných čerpacích miest pre skvapalnený metán pre motorové vozidlá;
 - g) počet verejne prístupných čerpacích miest CNG pre motorové vozidlá;
 - h) čerpacie miesta a nabíjacie body pre iné alternatívne palivá v námorných a vnútrozemských prístavoch základnej a súhrnnej siete TEN-T;
 - i) čerpacie miesta a nabíjacie body pre iné alternatívne palivá na letiskách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
 - j) čerpacie miesta pre alternatívne palivá a nabíjacie body pre železničnú dopravu.

Článok 16

Sledovanie pokroku

1. Členské štáty do 31. marca roka, ktorý nasleduje po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24, a následne každý rok do toho istého dátumu nahlásia Komisii celkový súhrnný nabíjací výkon, počet verejne prístupných nabíjacích bodov a počet elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov evidovaných na ich území k 31. decembru predchádzajúceho roka v súlade s požiadavkami prílohy III.
2. Bez toho aby bol dotknutý postup ustanovený v článku 258 ZFEÚ, ak zo správy uvedenej v odseku 1 tohto článku alebo z akýchkoľvek informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, vyplýva, že členský štát nedosiahol národné cieľové hodnoty podľa článku 3 ods. 1, Komisia môže na tento účel vydať zistenie a odporučiť dotknutému členskému štátu, aby prijal nápravné opatrenia na dosiahnutie národných cieľových hodnôt. Do troch mesiacov od prijatia zistení Komisie dotknutý členský štát oznámi Komisii nápravné opatrenia, ktoré plánuje zaviesť na dosiahnutie cieľových hodnôt stanovených v článku 3 ods. 1, vrátane dodatočných krokov, ktoré členský štát zamýšľa vykonať na dosiahnutie daných cieľových hodnôt, ako aj jasný harmonogram krokov, ktorý umožňuje posúdenie ročného pokroku pri dosahovaní daných cieľových hodnôt. Ak Komisia usúdi, že nápravné opatrenia sú uspokojivé, dotknutý členský štát aktualizuje svoju najnovšiu národnú správu o pokroku v zmysle článku 14 o tieto nápravné opatrenia a predloží ju Komisii.

Článok 17

Informácie pre spotrebiteľov

1. Poskytnú sa relevantné, konzistentné a jasné informácie z hľadiska motorových vozidiel, ktoré môžu pravidelne čerpať jednotlivé palivá uvádzané na trh alebo ktoré možno nabíjať v nabíjacích bodoch. Tieto informácie poskytujú:
 - a) v návodoch na používanie motorových vozidiel a na motorových vozidlách: výrobcovia v zmysle článku 3 bodu 40 nariadenia (EÚ) 2018/858, keď sa tieto vozidlá uvádzajú na trh;
 - b) na čerpacích miestach a nabíjacích bodoch: prevádzkovatelia čerpacích miest a nabíjacích bodov a
 - c) v predajniach motorových vozidiel: distribútori v zmysle článku 3 bodu 43 nariadenia (EÚ) 2018/858.
2. Identifikácia kompatibility vozidiel a infraštruktúr, ako aj identifikácia palív a kompatibility vozidiel v zmysle odseku 1 musí byť v súlade s technickými špecifikáciami uvedenými v bodoch 9.1 a 9.2 prílohy II. Ak sa tieto normy vyjadrujú grafickým označením vrátane systému farebného kódovania, musí byť takéto označenie jednoduché, ľahko zrozumiteľné a viditeľne umiestnené:
 - a) prevádzkovateľmi čerpacích miest na príslušné výdajné stojany a ich výdajné pištole na všetkých čerpacích miestach, ktoré prevádzkujú, a to od dátumu, keď sa palivá uvedú na trh;
 - b) výrobcami v zmysle článku 3 bodu 40 nariadenia (EÚ) 2018/858 do bezprostrednej blízkosti plniacich uzáverov všetkých palivových nádrží v motorových vozidlách odporúčaných pre dané palivo a kompatibilných s daným palivom, ako aj v návodoch na používanie motorového vozidla, keď sa takéto motorové vozidlá uvádzajú na trh.

3. Keď sa ceny palív zobrazujú na čerpacej stanici, členské štáty zabezpečia, aby sa v náležitých prípadoch na informačné účely uvádzalo porovnanie príslušných jednotkových cien, najmä cien elektriny a vodíka, podľa spoločnej metodiky porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív uvedenej v bode 9.3 prílohy II.
4. Ak európske normy stanovujúce technické špecifikácie paliva neobsahujú ustanovenia o označovaní v súlade s príslušnými normami, ak ustanovenia o označovaní neodkazujú na grafické vyjadrenie vrátane systémov farebného kódovania, alebo ak ustanovenia o označovaní nie sú vhodné na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia, Komisia môže, prostredníctvom vykonávacích aktov v súlade s článkom 21 ods. 2, na účely jednotného vykonávania odsekov 1 a 2:
 - a) poveriť ENO vypracovaním špecifikácií kompatibilného označovania;
 - b) určiť grafické vyjadrenie compatibility (vrátane systému farebného kódovania) palív uvedených na trh v Únii, ak podľa posúdenia Komisie dosahujú vo viac ako jednom členskom štáte úroveň 1 % celkového objemu predaja.
5. Ak dôjde k aktualizácii ustanovení o označovaní v príslušných európskych normách, ak sa prijímú vykonávacie akty týkajúce sa označovania alebo sa v prípade potreby vypracujú nové európske normy pre alternatívne palivá, zodpovedajúce požiadavky na označovanie sa začnú uplatňovať na všetky čerpacie miesta a nabíjacie body po 24 mesiacoch od ich aktualizácie alebo prijatia a na všetky motorové vozidlá, keď sa uvedú na trh.

Článok 18

Ustanovenia o údajoch

1. Členské štáty vymenujú organizáciu pre registráciu identifikácií (IDRO). IDRO vydá a spravuje jedinečné identifikačné kódy (ID) s cieľom identifikovať aspoň prevádzkovateľov nabíjacích bodov a poskytovateľov služieb mobility najneskôr jeden rok po dátume začatia uplatňovania uvedenom v článku 24.
2. Najneskôr do jedného roka od dátumu začatia uplatňovania uvedeného v článku 24 prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá, alebo vlastníci týchto bodov a miest na základe vzájomnej dohody, zabezpečia bezplatnú dostupnosť statických a dynamických údajov o infraštruktúre pre alternatívne palivá, ktorú prevádzkujú, alebo o službách neoddeliteľne spojených s takouto infraštruktúrou, ktoré poskytujú alebo zabezpečujú externe. Poskytnú sa tieto typy údajov:
 - a) statické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch a čerpacích miestach pre alternatívne palivá, ktoré prevádzkujú:
 - i) geografická poloha daných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá;
 - ii) počet konektorov;
 - iii) počet parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím;
 - iv) kontaktné údaje vlastníka a prevádzkovateľa danej nabíjacej a čerpacej stanice;
 - v) otváracie hodiny;

- b) ďalšie statické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch, ktoré prevádzkujú:
 - i) identifikačné (ID) kódy, aspoň nabíjacieho bodu;
 - ii) typ konektora;
 - iii) typ prúdu (AC/DC);
 - iv) výkon (kW);
- c) dynamické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch a čerpacích miestach pre alternatívne palivá, ktoré prevádzkujú:
 - i) prevádzkový stav (v prevádzke/mimo prevádzky);
 - ii) dostupnosť (obsadené/volné);
 - iii) cena ad hoc.

Požiadavky stanovené v písmene c) sa nevzťahujú na verejne prístupné nabíjacie body, ktoré za nabíjacie služby nevyžadujú platbu.

- 3. Členské štáty najneskôr do 15 mesiacov od dátumu začatia uplatňovania uvedeného v článku 24 zabezpečia, aby sa údaje uvedené v odseku 2 sprístupnili na otvorenom a nediskriminačnom základe všetkým zainteresovaným stranám prostredníctvom ich národných prístupových bodov v súlade s príslušnými ustanoveniami, ktoré sa týkajú takýchto údajov, uvedenými v delegovanom nariadení (EÚ) 2022/670³⁷ a v súlade s dodatočnými doplňujúcimi špecifikáciami, ktoré možno prijať v súlade s odsekom 4a.
- 4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 20 prijímať delegované akty s cieľom doplniť k typom údajov uvedeným v odseku 2 ďalšie typy údajov týkajúce sa verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá alebo služieb neoddeliteľne spojených s takouto infraštruktúrou, ktoré prevádzkovatelia tejto infraštruktúry poskytujú alebo externe zabezpečujú, vzhľadom na technologický vývoj alebo nové služby sprístupnené na trhu.

³⁷ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/670 z 2. februára 2022, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 122, 25.4.2022, s. 1).

4a. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s článkom 21 ods. 2:

- a) prijímať špecifikácie, ktoré dopĺňujú špecifikácie stanovené v delegovanom nariadení (EÚ) 2022/670 a ktoré sa týkajú formátu, frekvencie a kvality, v ktorých sa sprístupňujú údaje uvedené v odseku 2 a v delegovaných aktoch prijatých na základe odseku 4;
- b) stanoviť podrobné postupy umožňujúce dostupnosť a prístupnosť údajov požadovaných podľa tohto článku.

Vykonávacími aktmi prijatými na základe tohto odseku nie je dotknutá smernica 2010/40/EÚ a delegované a vykonávacie akty prijaté na jej základe.

5. V delegovaných a vykonávacích aktoch uvedených v odsekoch 4 a 4a sa stanovia primerané prechodné obdobia pred tým, ako sa ustanovenia v nich obsiahnuté alebo ich zmeny stanú záväznými pre prevádzkovateľov alebo vlastníkov nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá.

Článok 19

Spoločné technické špecifikácie

- 1. Musia byť splnené technické špecifikácie stanovené v prílohe II.
- 6. V súlade s článkom 10 nariadenia (EÚ) č. 1025/2012 môže Komisia požiadať európske normalizačné organizácie o vypracovanie európskych noriem, v ktorých sa vymedzia technické špecifikácie pre oblasti uvedené v prílohe II k tomuto nariadeniu, pre ktoré Komisia neprijala žiadne spoločné technické špecifikácie.

7. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 20 prijímať delegované akty, ktorými zmení a doplní prílohu II tak, že:

- (a) zavedie technické špecifikácie pre oblasti uvedené v danej prílohe s cieľom umožniť plnú technickú interoperabilitu nabíjacej a čerpacej infraštruktúry z hľadiska fyzických spojení, komunikačných výmen a prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou v týchto oblastiach;
- (b) aktualizuje odkazy na normy uvedené v technických špecifikáciách stanovených v danej prílohe.

Ak sa takéto delegované akty majú uplatňovať na existujúce infraštruktúry, tieto akty sa musia zakladať na analýze nákladov a prínosov, ktorá sa predloží Európskemu parlamentu a Rade spolu s uvedenými delegovanými aktmi.

8. V delegovaných aktoch uvedených v odseku 7 sa stanovia primerané prechodné obdobia pred tým, ako sa technické špecifikácie, ktoré sú v nich uvedené, alebo ich zmeny stanú záväznými pre infraštruktúru.

Článok 20

Vykonávanie delegovania právomoci

- 1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
- 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článkoch 18 a 19 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od dátumu začatia uplatňovania uvedeného v článku 24. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 18 a 19 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
- 3a. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 18 a 19 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o tri mesiace.

Článok 21

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 22

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2024 preskúma ustanovenia tohto nariadenia, ktoré sa týkajú ťažkých úžitkových vozidiel, a v relevantnom prípade predloží návrh na zmenu tohto nariadenia. S cieľom podložiť toto preskúmanie Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o technologickej pripravenosti a pripravenosti trhu zameranú na ťažké úžitkové vozidlá. V tejto správe sa zohľadnia prvé údaje o preferenciách trhu. Zohľadní sa v nej aj technologický vývoj a vývoj na úrovni noriem dosiahnutý do uvedeného dátumu, ako aj vývoj, ktorý sa očakáva v krátkodobom horizonte, najmä pokiaľ ide o normy a technológie nabíjania a dopĺňania paliva, ako sú normy pre vysokovýkonné nabíjanie, elektrické cestné systémy (ERS) a kvapalný vodík. Pokiaľ ide o vodíkové čerpacie stanice, Komisia ďalej posúdi dátum uvedený v článku 6 ods. 1 vzhľadom na technologický vývoj a vývoj na trhu, potrebu stanoviť minimálnu kapacitu pre tieto stanice, ako aj relevantnosť a dátum rozšírenia požiadaviek na zriaďovanie vodíkových čerpacích staníc v súhrnnej sieti TEN-T.
2. Komisia do 31. decembra 2026 a následne každých päť rokov preskúma toto nariadenie a v prípade potreby predloží návrh na jeho zmenu. Komisia preskúma najmä to, či sú elektronické platobné prostriedky uvedené v článku 5 ods. 2 stále vhodné. Takisto posúdi, či sú prahové hodnoty premávky uvedené v článku 3 ods. 2b a 2c a v článku 4 ods. 1c a 1d stále relevantné vzhľadom na očakávaný nárast podielu elektrických vozidiel na batérie v porovnaní s celkovým počtom vozidiel, ktoré premávajú v Únii.

Článok 23

Zrušenie

1. Smernica 2014/94/EÚ, delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1745 a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1444 sa zrušujú s účinnosťou od dátumu začatia uplatňovania uvedeného v článku 24.
2. Odkazy na smernicu 2014/94/EÚ sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody stanovenou v prílohe IV.

Článok 24

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Začne sa uplatňovať po 6 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

Podávanie správ

Národná správa o pokroku uvedená v článku 14 ods. 1 nariadenia musí zahŕňať aspoň tieto prvky:

1. stanovenie cieľových hodnôt

(a) prognózy počtov vozidiel k 31. decembru 2025, 2030 a 2035 za:

- ľahké cestné vozidlá v členení na elektrické vozidlá na batérie, plug-in hybridy a vozidlá na vodíkový pohon,
- ťažké úžitkové cestné vozidlá v členení na elektrické vozidlá na batérie a vozidlá na vodíkový pohon;

(b) cieľové hodnoty k 31. decembru 2025, 2030 a 2035 pre:

- infraštruktúru elektrického nabíjania ľahkých vozidiel: počet nabíjacích staníc a výkon (klasifikácia nabíjacích staníc podľa prílohy III k tomuto nariadeniu),
- prípadné zriaďovanie nabíjacích staníc pre ľahké vozidlá neprístupných verejnosti,
- infraštruktúru elektrického nabíjania ťažkých úžitkových vozidiel: počet nabíjacích staníc a výkon,
- prípadné zriaďovanie nabíjacích staníc pre ťažké úžitkové vozidlá neprístupných verejnosti,
- vodíkové čerpacie stanice: počet čerpacích staníc, kapacita čerpacích staníc a poskytovaný konektor,
- cestné čerpacie stanice pre skvapalnený metán: počet čerpacích staníc a kapacita staníc,
- čerpacie miesta pre skvapalnený metán v námorných prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane umiestnenia (prístavu) a kapacity v každom prístave,
- pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane presného umiestnenia (prístavu) a kapacity každého zariadenia v prístave,
- pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v prístavoch na vnútrozemských vodných cestách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane umiestnenia (prístavu) a kapacity,
- elektrické napájanie stojacich lietadiel, počet zariadení na každom letisku základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T,

- iné prípadné národné cieľové hodnoty a ciele, pre ktoré neexistujú záväzné národné cieľové hodnoty na úrovni EÚ. V prípade infraštruktúry pre alternatívne palivá v prístavoch, na letiskách a železničiach sa musí nahlásiť poloha a kapacita/veľkosť zariadenia;
2. miery využívania: pri kategóriách uvedených v bode 1 písm. b) informácie o využívaní danej infraštruktúry;
 3. miera dosahovania oznámených cieľových hodnôt týkajúcich sa zavádzania alternatívnych palív v jednotlivých druhoch dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká):
 - miera dosahovania cieľových hodnôt v oblasti zavádzania infraštruktúry v zmysle bodu 1 písm. b) pre všetky druhy dopravy, ak existuje – najmä elektrických nabíjacích staníc, elektrického cestného systému (ak sa zavádza), vodíkových čerpacích staníc, pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch, tankovania skvapalneného metánu v námorných prístavoch hlavnej siete TEN-T, inej infraštruktúry pre alternatívne palivá v prístavoch, elektrického napájania stojacich lietadiel,
 - v prípade nabíjacích bodov uvedenie pomeru verejnej a súkromnej infraštruktúry,
 - zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských uzloch;
 - 3a. preskúmanie výnimky podľa článku 3 ods. 2b;
 4. právne opatrenia: informácie o právnych opatreniach, ktoré môžu zahŕňať legislatívne, regulačné alebo administratívne opatrenia na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá, napr. stavebné povolenia, povolenia na výstavbu parkovísk, certifikácia environmentálneho správania podnikov a koncesie pre čerpacie stanice;
 5. informácie o politických opatreniach na podporu vykonávania národného politického rámca vrátane týchto prvkov:
 - priame stimuly na nákup dopravných prostriedkov s pohonom na alternatívne palivá alebo na budovanie príslušnej infraštruktúry,
 - dostupnosť daňových stimulov na podporu dopravných prostriedkov využívajúcich alternatívne palivá a relevantnej infraštruktúry,
 - využívanie verejného obstarávania na podporu alternatívnych palív vrátane spoločného obstarávania,
 - nefinančné stimuly na strane dopytu, napríklad prednostný prístup do vyhradených priestorov, parkovacia politika a vyhradené jazdné pruhy;

6. verejná podpora zavádzania a výroby vrátane týchto prvkov:
- ročný verejný rozpočet pridelený na zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v členení podľa alternatívnych palív a druhov dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká),
 - ročný verejný rozpočet pridelený na podporu závodov na výrobu technológií pre alternatívne palivá v členení podľa alternatívnych palív,
 - zváženie každej osobitnej potreby v priebehu počiatočnej fázy zavádzania infraštruktúr pre alternatívne palivá;
7. výskum, technický rozvoj a demonštračné činnosti (RTD&D): ročný verejný rozpočet pridelený na podporu RTD&D v oblasti alternatívnych palív.

Technické špecifikácie

1. Technické špecifikácie dodávok elektriny pre cestnú dopravu

1.1. Nabíjacie body na bežné nabíjanie motorových vozidiel:

- nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel striedavým prúdom (AC) musia byť na účely interoperability vybavené minimálne zásuvkovými výstupmi alebo konektormi vozidiel typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017,
- nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel jednosmerným prúdom (DC) musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ podľa normy EN 62196-3:2014.

1.2. Nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie motorových vozidiel:

- nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických vozidiel striedavým prúdom (AC) musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017,
- nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických vozidiel jednosmerným prúdom (DC) musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ podľa normy EN 62196-3:2014.

1.4. Nabíjacie stanice pre motorové vozidlá kategórie L:

- Verejne prístupné nabíjacie body vyhradené na nabíjanie elektrických vozidiel kategórie L striedavým prúdom (AC) s výkonom do 3,7 kW musia byť na účely interoperability vybavené aspoň jedným z týchto zariadení:
 - a) zásuvkovými výstupmi alebo konektormi pre vozidlá typu 3A opísanými v norme EN 62196 – 2:2017 (pre nabíjanie v režime 3);
 - b) zásuvkovými výstupmi v súlade s normou IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (pre nabíjanie v režime 1 alebo 2);
- Verejne prístupné nabíjacie body vyhradené na nabíjanie elektrických vozidiel kategórie L striedavým prúdom (AC) s výkonom nad 3,7 kW musia byť na účely interoperability vybavené aspoň zásuvkovými výstupmi alebo konektormi pre vozidlá typu 2 opísanými v norme EN 62196-2:2017.

- 1.5. Nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov:
- nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov striedavým prúdom (AC) musia byť vybavené minimálne konektormi typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017,
 - nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov jednosmerným prúdom (DC) musia byť vybavené minimálne konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ podľa normy EN 62196-3:2014.
- 1.5a. Automatické zariadenie s kontaktným rozhraním na nabíjanie elektrických autobusov vodivým prepojením v režime 4 podľa normy EN 61851-23-1:2020 musí byť vybavené aspoň mechanickým a elektrickým rozhraním, ako sa vymedzuje v norme EN 50696:2021, pokiaľ ide o:
- automatické pripojovacie zariadenie (ACD) namontované na infraštruktúre (zberač),
 - automatické pripojovacie zariadenie (ACD) namontované na streche vozidla,
 - automatické pripojovacie zariadenie (ACD) namontované pod vozidlom,
 - automatické pripojovacie zariadenie (ACD) namontované na infraštruktúre a pripojené k boku alebo na strechu vozidla.
- 1.6. Technické špecifikácie týkajúce sa konektora na nabíjanie ťažkých úžitkových vozidiel (nabíjanie jednosmerným prúdom).
- 1.7. Technické špecifikácie indukčného statického bezdrôtového nabíjania osobných a ľahkých úžitkových vozidiel.
- 1.8. Technické špecifikácie indukčného statického bezdrôtového nabíjania ťažkých úžitkových vozidiel.
- 1.9. Technické špecifikácie indukčného dynamického bezdrôtového nabíjania osobných a ľahkých vozidiel.
- 1.10. Technické špecifikácie indukčného dynamického bezdrôtového nabíjania ťažkých úžitkových vozidiel.
- 1.11. Technické špecifikácie indukčného statického bezdrôtového nabíjania elektrických autobusov.
- 1.12. Technické špecifikácie indukčného dynamického bezdrôtového nabíjania elektrických autobusov.
- 1.13. Technické špecifikácie elektrického cestného systému (ERS) pre dynamický nadzemný zdroj napájania prostredníctvom zberača pre ťažké úžitkové vozidlá.

- 1.14. Technické špecifikácie elektrického cestného systému (ERS) pre dynamický pozemný zdroj napájania prostredníctvom vodivých koľajníc pre osobné, ľahké a ťažké úžitkové vozidlá.
- 1.15. Technické špecifikácie výmeny batérií pre vozidlá kategórie L.
- 1.16. Ak je to technicky realizovateľné, technické špecifikácie výmeny batérií pre osobné a ľahké vozidlá.
- 1.17. Ak je to technicky realizovateľné, technické špecifikácie výmeny batérií pre ťažké úžitkové vozidlá.
- 1.18. Technické špecifikácie nabíjacích staníc na zabezpečenie prístupu pre používateľov so zdravotným postihnutím.

2. Technické špecifikácie komunikácie v ekosystéme nabíjania elektrických vozidiel

- 2.1. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi elektrickým vozidlom a nabíjacím bodom (komunikácia medzi vozidlom a sieťou).
- 2.2. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi nabíjacím bodom a systémom riadenia nabíjacích staníc (tzv. back-endová komunikácia).
- 2.3. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi prevádzkovateľom nabíjacieho bodu, poskytovateľmi služieb elektromobility a e-roamingovými platformami.
- 2.4. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi prevádzkovateľom nabíjacieho bodu a prevádzkovateľmi distribučných sústav.

3. Technické špecifikácie dodávok vodíka v cestnej doprave

- 3.1. Exteriérové vodíkové čerpacie miesta, ktoré vydávajú plynňý vodík používaný ako palivo v motorových vozidlách, musia spĺňať aspoň požiadavky na interoperabilitu opísané v norme EN 17127:2020.
- 3.2. Kvalitatívne vlastnosti vodíka, ktorý vydávajú vodíkové čerpacie miesta pre motorové vozidlá, musia spĺňať požiadavky uvedené v norme EN 17124:2022. V norme sa opisujú aj metódy, ktorými sa zaistí splnenie požiadaviek na kvalitu vodíka.
- 3.3. Algoritmus čerpania musí spĺňať požiadavky normy EN 17127:2020.
- 3.4. Po ukončení procesov certifikácie podľa normy EN ISO 17268:2020 musia konektory pre motorové vozidlá na tankovanie plynňého vodíka spĺňať aspoň túto normu.
- 3.5. Technické špecifikácie konektorov pre čerpacie miesta vydávajúce plynňý (stlačený) vodík pre ťažké úžitkové vozidlá.
- 3.6. Technické špecifikácie konektorov pre čerpacie miesta vydávajúce skvapalnený vodík pre ťažké úžitkové vozidlá.

3a. Technické špecifikácie dodávok metánu pre cestnú dopravu

- 3a.1. Čerpacie miesta pre stlačený zemný plyn (CNG) pre motorové vozidlá musia mať plniaci tlak (prevádzkový tlak) 20,0 MPa (200 barov) pri teplote 15 °C. Maximálny plniaci tlak 26,0 MPa s „reguláciou teploty“ je povolený, ako sa uvádza v norme EN ISO 16923:2018.
- 3a.2. Profil konektora musí byť v súlade s predpisom EHK OSN č. 110, ktorý odkazuje na časti I a II v norme EN ISO 14469:2017.
- 3a.3. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán pre motorové vozidlá musia mať plniaci tlak nižší, ako je maximálny povolený pracovný tlak nádrže vozidla, ako sa uvádza v norme EN ISO 16924:2018 „Plniace stanice na zemný plyn – Plniace stanice LNG na plnenie vozidiel“. Okrem toho musí profil konektora spĺňať normu EN ISO 12617:2017 „Cestné vozidlá – Plniaci konektor na skvapalnený zemný plyn (LNG) – Konektor 3,1 MPa“.

4. Technické špecifikácie dodávok elektriny pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu

- 4.1. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné lode vrátane konštrukcie, inštalácie a skúšky systémov musí spĺňať aspoň technické špecifikácie obsiahnuté v norme IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 pre vysokonapäťové pobrežné spájacie systémy.
- 4.1a. Zástrčky, zásuvkové výstupy a lodné zásuvkové spojenia pre vysokonapäťové pobrežné spájacie systémy musia spĺňať aspoň technickú špecifikáciu normy IEC 62613 – 1:2019.
- 4.2. Pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou musí v závislosti od energetických požiadaviek spĺňať aspoň normu EN 15869 – 2:2019 alebo normu EN 16840:2017.
- 4.3. Technické špecifikácie pobrežných nabíjacích bodov pre elektrické batérie námorných plavidiel, ktoré zahŕňajú prepojitelnosť a systémovú interoperabilitu v prípade námorných plavidiel.
- 4.4. Technické špecifikácie pobrežných nabíjacích bodov pre batérie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré zahŕňajú prepojitelnosť a systémovú interoperabilitu v prípade plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy.
- 4.5. Technické špecifikácie komunikačného rozhrania medzi plavidlom a prístavnou sústavou v automatizovaných systémoch pobrežného napájania (OPS) a systémoch nabíjania batérií v prípade námorných plavidiel.
- 4.6. Technické špecifikácie komunikačného rozhrania medzi plavidlom a prístavnou sústavou v automatizovaných systémoch pobrežného napájania (OPS) a systémoch nabíjania batérií v prípade plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy.
- 4.7. Ak je to technicky realizovateľné, technické špecifikácie výmeny a nabíjania batérií v staniciach na brehu v prípade plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy.

5. Technické špecifikácie tankovania vodíka pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu

- 5.1. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania plynného (stlačeného) vodíka pre námorné plavidlá s vodíkovým pohonom.
- 5.2. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania plynného (stlačeného) vodíka pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s vodíkovým pohonom.
- 5.3. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania skvapalneného vodíka pre námorné plavidlá s vodíkovým pohonom.
- 5.4. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania skvapalneného vodíka pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s vodíkovým pohonom.

6. Technické špecifikácie tankovania metanolu pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu

- 6.1. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania metanolu [...] pre námorné plavidlá s pohonom na metanol.
- 6.2. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania metanolu [...] pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s pohonom na metanol.

7. Technické špecifikácie tankovania amoniaku pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu

- 7.1. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania amoniaku [...] pre námorné plavidlá s pohonom na amoniak.
- 7.2. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania amoniaku [...] pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s pohonom na amoniak.

8. Technické špecifikácie čerpacích miest pre skvapalnený metán pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu

- 8.1. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán pre námorné lode, na ktoré sa nevzťahuje Medzinárodný kódex pre stavbu a vybavenie lodí prepravujúcich skvapalnené plyny ako hromadný náklad (kódex IGC), musia spĺňať aspoň normu EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy musia spĺňať aspoň normu EN ISO 20519:2017 (časti 5.3 až 5.7) len na účely interoperability.

9. Technické špecifikácie označovania palív

- 9.1. Štítok „Palivá. Označovanie kompatibility vozidiel. Grafické označenie informácií pre spotrebiteľa“ musí byť v súlade aspoň s normou EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. „Identifikácia kompatibility vozidiel a infraštruktúry. Grafické označenie informácií pre spotrebiteľa na napájanie elektromobilov“ musí byť v súlade aspoň s normou EN 17186:2019.
- 9.3. Spoločná metodika porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív stanovená vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/732.

Požiadavky na podávanie správ o zavádzaní elektrických vozidiel a verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry

1. Členské štáty musia kategorizovať svoje správy o zavádzaní elektrických vozidiel takto:
 - elektrické vozidlá na batérie v členení podľa kategórií M1, N1, M2/3 a N2/3,
 - elektrické plug-in hybridy v členení podľa kategórií M1, N1, M2/3 a N2/3.
2. Členské štáty musia kategorizovať svoje správy o zavádzaní verejne prístupných nabíjacích bodov takto:

Kategória	Podkategória	Maximálny výkon	Vymedzenie podľa článku 2 tohto nariadenia
Kategória 1 (striedavý prúd – AC)	nabíjací bod na pomalé AC nabíjanie, jedna fáza	$P < 7,4 \text{ kW}$	nabíjací bod na bežné nabíjanie
	nabíjací bod na stredne rýchle AC nabíjanie, tri fázy	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	nabíjací bod na rýchle AC nabíjanie, tri fázy	$P > 22 \text{ kW}$	nabíjací bod na vysokovýkonné nabíjanie
Kategória 2 (jednosmerný prúd – DC)	nabíjací bod na pomalé DC nabíjanie	$P < 50 \text{ kW}$	
	nabíjací bod na rýchle DC nabíjanie	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	úroveň 1 – nabíjací bod na ultrarýchle DC nabíjanie	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	úroveň 2 – nabíjací bod na ultrarýchle DC nabíjanie	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Nasledujúce údaje treba poskytnúť oddelene za verejne prístupnú nabíjaciu infraštruktúru vyhradenú pre ľahké vozidlá a pre ťažké úžitkové vozidlá:
 - počet nabíjacích bodov v každej z kategórií uvedených v bode 2,
 - počet nabíjacích staníc podľa rovnakej kategorizácie ako v prípade nabíjacích bodov,
 - celkový agregovaný výkon nabíjacích staníc.

Tabuľka zhody

Smernica 2014/94/EÚ	Toto nariadenie
článok 1	článok 1
článok 2 ods. 1	článok 2 ods. 3
článok 2	článok 2
–	článok 3
–	článok 4
článok 4	článok 5
–	článok 6
–	článok 7
článok 6 ods. 4	článok 8
–	článok 9
–	článok 10
článok 6 ods. 1	článok 11
–	článok 12
článok 3	článok 13
článok 10	články 14, 15, 16
článok 7	článok 17
	článok 18
	článok 19
článok 8	článok 20
článok 9	článok 21
	článok 22
článok 11	článok 23
–	článok 24
článok 12	článok 25
článok 13	