EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 7. 2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

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)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Tento návrh sa týka vytvorenia nového nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Novým nariadením sa zruší smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá[1].

1.1. Dôvody a ciele návrhu

Mobilita a doprava sú nevyhnutné pre každého, kto žije v Európe, ako aj pre európske hospodárstvo ako celok. Voľný pohyb osôb a tovaru cez vnútorné hranice Európskej únie je základnou slobodou EÚ a jej jednotného trhu. Mobilita prináša mnohé sociálno-ekonomické výhody pre európsku verejnosť a podniky, ale má aj rastúci vplyv na životné prostredie, a to aj vo forme zvýšených emisií skleníkových plynov a miestneho znečistenia ovzdušia, čo má vplyv na zdravie a kvalitu života ľudí.

Komisia v decembri 2019 prijala oznámenie o *Európskej zelenej dohode*[2]. V Európskej zelenej dohode sa vyzýva na 90 % zníženie emisií skleníkových plynov v doprave. Cieľom je, aby sa EÚ stala do roku 2050 klimaticky neutrálnym hospodárstvom a aby sa súčasne snažila o dosiahnutie stratégie nulového znečistenia. Komisia v septembri 2020 prijala návrh európskeho klimatického predpisu s cieľom znížiť čisté emisie skleníkových plynov prinajmenšom o 55 % do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990 a nasmerovať Európu na zodpovednú cestu k tomu, aby sa do roku 2050 stala klimaticky neutrálnou[3]. V oznámení *Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030*[4] sa poukazuje na význam celostného prístupu k plánovaniu infraštruktúry na veľkej aj miestnej úrovni, ako aj na potrebu primeraného zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá na podporu prechodu na vozový park s takmer nulovými emisiami do roku 2050. Rada a Parlament 21. apríla 2021 dosiahli predbežnú politickú dohodu o európskom klimatickom predpise.

Komisia v decembri 2020 prijala oznámenie *Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu*[5]. V stratégii sa kladie základ toho, ako môže dopravný systém EÚ dosiahnuť túto zmenu, a stanovujú sa konkrétne míľniky, na základe ktorých má systém dopravy napredovať na ceste k inteligentnej a udržateľnej budúcnosti. Sektor dopravy stále vo veľkej miere závisí od fosílnych palív. Prioritným cieľom v snahe urobiť všetky druhy dopravy udržateľnejšími je podpora využívania vozidiel, plavidiel a lietadiel s nulovými a nízkymi emisiami a obnoviteľných a nízkouhlíkových palív vo všetkých druhoch dopravy.

Intenzívnejšie zavádzanie a využívanie obnoviteľných a nízkouhlíkových palív musí ísť ruka v ruke s vytvorením súhrnnej siete nabíjacej a čerpacej infraštruktúry na základe geograficky spravodlivého spôsobu, aby sa umožnilo rozsiahle využívanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami vo všetkých druhoch dopravy. Široká masa spotrebiteľov prejde osobitne na trhoch s osobnými vozidlami na vozidlá s nulovými emisiami až vtedy, keď si budú istí, že môžu nabiť svoje vozidlá alebo ich natankovať palivom kdekoľvek v EÚ a tak jednoducho, ako je to v prípade vozidiel na konvenčný pohon. Je dôležité, aby sa pri formulácii a vykonávaní národných politických rámcov nezabudlo na žiadny región alebo územie EÚ a aby sa náležite zohľadnili regionálne rozdiely vo využívaní infraštruktúry pre alternatívne palivá.

---

1 Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1.
2 COM(2019) 640 final.
3 COM(2020) 563 final.
4 COM(2020) 562 final.
5 COM(2020) 789 final.

V smernici 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (ďalej len „smernica“) sa stanovuje rámec spoločných opatrení na zavádzanie takejto infraštruktúry v EÚ. Vyžaduje sa v nej, aby členské štáty zriaďovali národné politické rámce na vytvorenie trhov pre alternatívne palivá a aby sa zabezpečilo, že sa zavedie príslušný počet verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest, a to aj najmä s cieľom umožniť voľný cezhraničný pohyb takýchto vozidiel a plavidiel v rámci siete TEN-T. Komisia vo svojej nedávnej správe o uplatňovaní smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá poukázala na určitý pokrok vo vykonávaní danej smernice[6]. Jasne viditeľné sú však aj nedostatky súčasného politického rámca: keďže členské štáty nemajú žiadnu záväznú metodiku na výpočet cieľov a prijímanie opatrení, v ich úrovniach ambícií nastavených cieľov a uplatňovaných podporných politík sú veľké rozdiely. V správe sa dospelo k záveru, že v EÚ neexistuje komplexná a úplná sieť infraštruktúry pre alternatívne palivá. Európsky dvor audítorov podobne vo svojej osobitnej správe o nabíjacej infraštruktúre poznamenal, že stále pretrvávajú prekážky cestovaniu po EÚ v elektrických vozidlách a že sa musí urýchliť zavádzanie nabíjacej infraštruktúry v Únii[7].

Komisia uskutočnila hodnotenie *ex post* tejto smernice[8]. V hodnotení sa zistilo, že smernica nie je dobre prispôsobená účelu plnenia ambicióznejších klimatických cieľov do roku 2030. K hlavným problémom patrí, že plánovaniu infraštruktúry členských štátov v priemere chýba potrebná úroveň ambícií, konzistentnosti a súdržnosti, čo vedie k nedostatočnej a nerovnomerne rozloženej infraštruktúre. Pretrvávajú ďalšie problémy s interoperabilitou s fyzickými prepojeniami, pričom sa objavili nové problémy s komunikačnými normami vrátane výmeny údajov medzi rôznymi aktérmi v ekosystéme elektromobility. Chýbajúce transparentné informácie pre spotrebiteľov a spoločné platobné systémy napokon obmedzujú akceptáciu zo strany používateľov. Bez ďalších opatrení zo strany EÚ je pravdepodobné, že sa tento nedostatok interoperabilnej, ľahko použiteľnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry stane prekážkou potrebného rastu trhu s vozidlami, plavidlami a v budúcnosti aj lietadlami s nízkymi a nulovými emisiami.

Tento návrh je súčasťou celkového súboru prepojených politických iniciatív v rámci balíka „Fit for 55“. Tieto politické iniciatívy zodpovedajú opatreniam potrebným vo všetkých sektoroch hospodárstva s cieľom doplniť vnútroštátne úsilie o dosiahnutie ambicióznejších klimatických cieľov do roku 2030, ako je opísané v pracovnom programe Komisie na rok 2021[9].

Cieľom tejto iniciatívy je zabezpečiť dostupnosť a použiteľnosť hustej a rozsiahlej siete infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej EÚ. Všetci používatelia vozidiel na alternatívny pohon (vrátane plavidiel a lietadiel) musia mať možnosť ľahko sa pohybovať v celej EÚ, a to prostredníctvom kľúčovej infraštruktúry, ako sú diaľnice, prístavy a letiská. Medzi konkrétne ciele patrí: i) zabezpečenie minimálnej infraštruktúry na podporu požadovaného využívania vozidiel na alternatívny pohon vo všetkých druhoch dopravy a vo všetkých členských štátoch s cieľom splniť ciele EÚ v oblasti klímy; ii) zabezpečenie úplnej interoperability infraštruktúry a iii) zabezpečenie kompletných informácií pre používateľov a primeraných možností platby.

Na splnenie cieľa Európskej zelenej dohody týkajúceho sa zníženia emisií skleníkových plynov z dopravy a vytvorenie spoločného dopravného trhu EÚ je nevyhnutná úplná

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Európsky dvor audítorov (2021): Osobitná správa 05/2021: *Infraštruktúra pre nabíjanie elektrických vozidiel: pribudli nabíjacie stanice, no ich nerovnomerné zavádzanie komplikuje cestovanie po EÚ.*

8 SWD(2021) 637, Hodnotenie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá.

9 COM(2020) 690 final.

prepojenosť a bezproblémové skúsenosti používateľov v rámci európskej dopravnej siete pre vozidlá, plavidlá a lietadlá s nízkymi a nulovými emisiami. To si na druhej strane vyžaduje dostatočné množstvo a úplnú interoperabilitu infraštruktúry naprieč hranicami. Tieto ciele sa môžu dosiahnuť len spoločným európskym legislatívnym rámcom. Touto iniciatívou sa prispeje k jednotnému a konzistentnému rozvoju a zavádzaniu vozových parkov, nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, ako aj informácií a služieb pre používateľov.

1.2. Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Táto iniciatíva je v súlade s ostatnými politickými iniciatívami balíka „Fit for 55“. Touto iniciatívou sa dopĺňajú najmä: i) nariadenia, ktorými sa stanovujú emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá[10] a ťažké úžitkové vozidlá[11], a ii) legislatívny návrh, ktorým sa stanovujú nové emisné normy CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá po roku 2020, takisto ako súčasť balíka „Fit for 55“[12]. Emisné normy CO_2 poskytujú silný impulz na zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami, a tým aj vytvárajú dopyt po infraštruktúre pre alternatívne palivá. Touto iniciatívou sa umožní tento prechod tak, že sa zaistí existencia dostatočnej verejne dostupnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá cestnej dopravy.

Táto iniciatíva pôsobí v silnej súčinnosti s revíziou smernice o obnoviteľných zdrojoch energie[13], s nariadením Európskeho parlamentu a Rady o zabezpečení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva RefuelEU Aviation)[14] a s návrhom nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v námornej doprave (iniciatíva FuelEU Maritime)[15], ktorými sa stanovujú povinnosti v oblasti ponuky obnoviteľných a nízkouhlíkových dopravných palív a dopytu po nich. Každým z týchto nástrojov sa podporuje zvýšenie ponuky udržateľných alternatívnych palív či dopytu po nich v jednom alebo vo viacerých druhoch dopravy.

Touto iniciatívou sa vo vodnej doprave plní jasná požiadavka Európskej zelenej dohody, ktorá ukladá povinnosť lodiam zakotveným v prístavoch používať elektrinu z pobrežnej elektrickej siete. V plnej miere sa ňou dopĺňa námorná iniciatíva FuelEU tým, že sa zabezpečuje dostatočné pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v prístavoch na poskytovanie elektrickej energie osobným lodiam (vrátane osobných lodí ro-ro, vysokorýchlostných osobných a výletných lodí) a kontajnerovým plavidlám počas kotvenia. Zároveň sa tak uspokojuje dopyt po dekarbonizovaných plynoch (t. j. bio-LNG a syntetické plynné palivá ako tzv. e-plyn). V prípade osobných lodí sa rôzne kategórie lodí líšia svojimi charakteristikami potreby energie počas kotvenia, čo vedie k rôznym investičným potrebám v prístave. Toto je potrebné skombinovať s rôznymi prevádzkovými charakteristikami

---

10 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 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).

11 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 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).

12 COM(2021) 556. Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o posilnenie emisných noriem CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie.

13 Smernica (EÚ) 2018/2001.

14 COM(2021) 561, Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu.

15 COM(2021) 562, Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v námornej doprave.

prístavov vrátane rozmiestnení a terminálov. Preto sa na rozdiel od námornej iniciatívy FuelEU osobné lode ďalej rozdeľujú do dvoch kategórií, a to do kategórie osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných lodí a kategórie ostatných osobných lodí, najmä výletných lodí. Spolu s námornou iniciatívou FuelEU preto táto iniciatíva prispieva k prekonaniu súčasného problému „čo bolo skôr, sliepka alebo vajce“ spočívajúceho v tom, že pre veľmi nízky dopyt prevádzkovateľov lodí po pripojení k elektrickej sieti počas kotvenia je pre prístavy menej atraktívne investovať do pobrežného zásobovania elektrickou energiou. V dôsledku obmedzeného zavádzania systémov pobrežného napájania (OPS) v prístavoch hrozí narušenie rovnakých podmienok medzi prístavmi, najmä pre prvých investorov, keďže plavidlá, ktoré nie sú vybavené systémom OPS, by mohli presunúť svoju prepravu inam. Je preto dôležité, aby sa pre námorné prístavy v celej sieti TEN-T stanovili minimálne požiadavky.

Touto iniciatívou sa takisto dopĺňa iniciatíva v oblasti leteckej dopravy ReFuelEU. Impulz tejto iniciatívy v oblasti udržateľných leteckých palív, ktoré si vo všeobecnosti nevyžadujú osobitnú čerpaciu infraštruktúru, sa dopĺňa ustanoveniami týkajúcimi sa dodávania elektriny všetkým stojacim lietadlám, čím sa podporuje dekarbonizácia odvetvia leteckej dopravy.

Komisia bude popri legislatívnom návrhu riešiť potrebu dodatočných činností v oblasti výskumu a inovácie, najmä prostredníctvom spoluprogramovaného partnerstva v oblasti vodnej dopravy s nulovými emisiami, ktoré sa navrhuje na technologickej platforme „Waterborne“ v rámci programu Horizont Európa, spoločného podniku Clean Sky 2 a spoločného podniku v oblasti čistého vodíka. Toto partnerstvo funguje v súčinnosti s týmito dvoma partnerstvami v oblasti dopravy.

Táto iniciatíva je takisto v súlade s revíziou smernice o obnoviteľných zdrojoch energie. Cieľom tejto iniciatívy je zabezpečiť, aby nedostatok nabíjacej a čerpacej infraštruktúry nebránil celkovému zvýšeniu využívania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v odvetví dopravy, kde si tieto palivá vyžadujú osobitnú infraštruktúru. Na úrovni Únie neexistuje žiadny politický nástroj, ktorý by bol rovnocenný so smernicou o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorý by podobným spôsobom dokázal zaistiť zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry vo všetkých druhoch dopravy. Táto iniciatíva je takisto úzko prepojená s nadchádzajúcim návrhom revízie nariadenia o usmerneniach pre transeurópsku dopravnú sieť[16]. Plánovaná revízia uvedeného nariadenia bude stavať na infraštruktúre pre alternatívne palivá, ktorá už bola zavedená prostredníctvom individuálnych projektov v koridoroch siete TEN-T, a doplní ju. Jednotným krížovým odkazovaním na ustanovenia tejto iniciatívy sa revíziou nariadenia zabezpečí účinné pokrytie základnej a súhrnnej siete TEN-T.

Touto iniciatívou sa zabezpečením zavedenia potrebnej infraštruktúry pre vozidlá a plavidlá s nulovými a nízkymi emisiami doplní aj súbor ďalších politických iniciatív v rámci balíka „Fit for 55“, ktoré stimulujú dopyt po týchto vozidlách, a to stanovením cenových signálov, ktoré začleňujú klimatické a environmentálne externality fosílnych palív, pričom k takýmto iniciatívam patrí revízia systému obchodovania s emisiami[17] a revízia smernice EÚ o zdaňovaní energie[18].

1.3. Súlad s ostatnými politikami Únie

Táto iniciatíva musí fungovať v súčinnosti so smernicou o energetickej hospodárnosti budov[19], ktorá sa venuje súkromnej nabíjacej infraštruktúre stanovením požiadaviek na

[16] Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013.
[17] Smernica 2003/87/ES.
[18] Smernica 2003/96/ES.
[19] Smernica 2010/31/EÚ.

zavedenie nabíjacej infraštruktúry v budovách. Vzťah medzi verejnou a súkromnou nabíjacou infraštruktúrou sa podrobne riešil v posúdení vplyvu podporujúcom túto politickú iniciatívu.

Táto smernica zabezpečením zavedenia potrebnej infraštruktúry pre vozidlá a plavidlá s nulovými a nízkymi emisiami doplní aj politické úsilie v oblasti spoplatňovania ciest, ktoré má takisto stimulovať dopyt po týchto vozidlách. Cieľom je lepšie začleniť klimatické a environmentálne externality fosílnych palív, ako sa plánuje v smernici Eurovignette[20], ktorá je v súčasnosti takisto vo fáze revízie.

Ďalším politickým nástrojom zameraným na zrýchlenie zavádzania vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami je smernica o ekologických vozidlách[21]. Širšia dostupnosť infraštruktúry a rýchlejšie zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami nepriamo uľahčí využívanie ekologických vozidiel vo verejných vozových parkoch. Verejné vozové parky (najmä autobusové) však spravidla využívajú vlastné nabíjacie body a čerpacie miesta, a nie verejne prístupnú infraštruktúru. Súčinnosť so smernicou prebieha predovšetkým prostredníctvom normalizácie na zaistenie interoperability.

Zavádzanie väčšieho počtu vodíkových vozidiel a elektrických vozidiel na batérie vo vozovom parku EÚ je takisto dôležitou súčasťou vodíkovej stratégie Komisie[22] a stratégie integrácie energetického systému[23]; nedostatočná dostupnosť zodpovedajúcej infraštruktúry pre vozidlá by mohla tieto ambície ohroziť.

Uľahčením zavádzania čoraz väčšieho počtu vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami táto iniciatíva zároveň prispieva k cieľu nulového znečistenia v Európskej zelenej dohode, keďže dopĺňa normy emisií škodlivých látok Euro 6 (pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá)[24] a Euro VI (pre autobusy a nákladné vozidlá)[25], ktorými sa stanovujú emisné limity pre všetky vozidlá.

Táto iniciatíva napokon funguje v súčinnosti so smernicou o inteligentných dopravných systémoch[26], v súvislosti s ktorými má Komisia v úmysle predložiť neskôr v tomto roku návrh na preskúmanie, ako aj s jej delegovanými aktmi, najmä delegovaným nariadením o informačných službách o doprave v reálnom čase v celej EÚ[27]. V dôsledku rýchlo sa vyvíjajúcich dátových prostredí pre alternatívne palivá sa vyžaduje, aby sa v tejto iniciatíve špecifikovali príslušné typy údajov, ktoré majú byť dostupné, a to v súčinnosti so všeobecným rámcom stanoveným v smernici o inteligentných dopravných systémoch.

Program Horizont Európa je kľúčový program EÚ na financovanie výskumu a inovácie[28]. Týmto programom sa rieši zmena klímy, pomáhajú sa dosahovať ciele OSN v oblasti udržateľného rozvoja a posilňuje sa konkurencieschopnosť a rast EÚ. Klaster 5: Klíma, energetika a mobilita má za cieľ bojovať proti zmene klímy tým, že odvetvia energetiky a dopravy budú šetrnejšie ku klíme a k životnému prostrediu, účinnejšie a konkurencieschopnejšie, bezpečnejšie a odolnejšie. Európsky výskum a inovácia môžu viesť, riadiť a urýchľovať transformačný program zelenej dohody, a to stanovením smerovania, testovaním a predvádzaním riešení, hľadaním kompromisov a zabezpečením

20 Smernica 1999/62/ES.
21 Smernica (EÚ) 2019/1161.
22 COM(2020) 301 final.
23 COM(2020) 299.
24 Nariadenie (ES) č. 715/2007.
25 Nariadenie (ES) č. 595/2009.
26 Smernica 2010/40/EÚ.
27 Delegované nariadenie (EÚ) 2015/962.
28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.

súdržnosti politiky, ktorou sa podporujú inovácie na základe dôkazov. Partnerstvá v oblasti cestnej dopravy s nulovými emisiami (2Zero), kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility (CCAM), európskeho hodnotového reťazca priemyselných batérií (Batt4EU), čistého vodíka, prechodu na čistú energiu, ako aj v oblasti stimulov na transformáciu miest smerom k udržateľnej budúcnosti budú zohrávať kľúčovú úlohu pri poskytovaní mobility, ktorá je klimaticky neutrálna a šetrná k životnému prostrediu. Cieľom misie programu Horizont Európa zameranej na klimaticky neutrálne a inteligentné mestá[29] je podporovať, propagovať a prezentovať systémový prechod 100 európskych miest na klimatickú neutralitu do roku 2030.

Politika súdržnosti bude zohrávať ústrednú úlohu pri transformácii všetkých regiónov smerom k ekologickejšej, klimaticky neutrálnej Európe. Európsky fond regionálneho rozvoja a Kohézny fond sú najmä v menej rozvinutých členských štátoch a regiónoch k dispozícii na podporu investícií do inovácií a zavádzania. Politika súdržnosti bude ponúkať podporu udržateľnému, inteligentnému a odolnému dopravnému systému, ktorý sa bude vzťahovať na všetky druhy dopravy a všetky úrovne dopravného systému v súlade so špecifickými požiadavkami a prioritami uvedenými v národných a regionálnych programoch.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1. Právny základ

S cieľom zabezpečiť správne fungovanie vnútorného trhu sa v Zmluve o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) ustanovuje výsada Únie stanoviť ustanovenia pre spoločnú dopravnú politiku, hlava VI (články 90 a 91) a pre transeurópske siete, hlava XVI (články 170 a 171). S ohľadom na tento právny rámec umožňujú opatrenia Únie lepšiu koordináciu pri rovnomernom a rozsiahlom zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, aby nebolo nutné spoliehať sa len na členské štáty. To uľahčuje cestovanie vo vozidlách na alternatívny pohon po Únii pre používateľov aj podniky. Pomáha sa tým takisto predchádzať tomu, aby sa nedostatočné alebo nerovnomerné zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá nestalo potenciálnou prekážkou dokončenia vnútorného trhu a aby sa tým v automobilovom priemysle odrádzalo od výroby vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

Plnenie cieľov zníženia emisií z dopravy podľa Európskej zelenej dohody (ako potvrdzuje stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu) si vyžaduje zásadný nárast vozidiel a plavidiel s nulovými a nízkymi emisiami. To sa nezaobíde bez zavedenia koherentnej a úplnej siete plne interoperabilnej infraštruktúry pre alternatívne palivá, vďaka ktorej bude možné cestovať po Únii vo vozidle na alternatívny pohon. Ako sa už uviedlo v čase prijatia súčasnej smernice, takúto sieť nemôžu primerane rozvinúť jednotlivé členské štáty, a preto sa vyžaduje zásah Únie.

2.2. Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Pridaná hodnota Únie takéhoto zásahu z hľadiska účinnosti, efektívnosti a synergie je zdôraznená v hodnotení súčasnej smernice v spojení s posúdením vnútroštátnych správ o vykonávaní, ktoré predložili členské štáty. Z hodnotenia vyplynulo, že rozvojom spoločného rámca EÚ sa do istej miery napomohlo predísť fragmentácii. Takýto rámec

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

podporil rozvoj vnútroštátnych politík zameraných na rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá vo všetkých členských štátoch a podporil vytvorenie rovnomernejších podmienok v rámci priemyslu. Podporovaním interoperability, príslušných technických noriem a stanovovania cieľov v podobných časových obdobiach priniesli opatrenia na úrovni Únie určité úspory nákladov a lepšiu hodnotu za rovnaký objem prostriedkov tým, že uľahčili úspory z rozsahu, predchádzali duplikácii úsilia a zdrojov a poskytovali investície do infraštruktúry. Implementáciou smernice (a jej podporných činností) sa uľahčila spolupráca a výmena informácií o alternatívnych palivách medzi príslušným priemyslom a verejnými subjektmi. Takáto spolupráca by bez smernice pravdepodobne neexistovala.

Bez zásahu Únie by bolo veľmi nepravdepodobné, že by sa vo všetkých členských štátoch vyvinula koherentná a úplná sieť plne interoperabilnej infraštruktúry pre alternatívne palivá, vďaka ktorej by sa zabezpečilo, že bude možné cestovať po Únii vozidlom na alternatívny pohon. To je na druhej strane predpokladom využívania týchto vozidiel v celej Únii, čo je pre EÚ nesmierne dôležité z hľadiska splnenia jej ambicióznejších klimatických cieľov do roku 2030.

2.3. Proporcionalita

V súlade so zásadou proporcionality tento návrh neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie stanovených cieľov. Všetky opatrenia sa považujú za primerané, pokiaľ ide o ich vplyvy, ako sa ukázalo v posúdení vplyvu, ktoré je súčasťou tejto iniciatívy[30]. Navrhovaným zásahom sa pre členské štáty stanovujú záväznejšie požiadavky na zabezpečenie využívania dostatočnej verejne prístupnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre vozidlá na alternatívny pohon v Únii. Je to nevyhnutné, aby EÚ splnila ambicióznejšie ciele v oblasti klímy a energetiky do roku 2030 a splnila celkový cieľ dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050, čo je cieľ, ktorý sa okrem iného odráža v normách CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá a v cezhraničnej prepojenosti týchto vozidiel v základnej a súhrnnej sieti TEN-T.

Skúsenosti s implementáciou súčasnej smernice poukazujú na potrebu tohto revidovaného zásahu. Implementácia súčasnej smernice vedie v členských štátoch k nerovnomernému zavádzaniu infraštruktúry, a nie k zvyšovaniu potrebnej hustej a rozsiahlej siete infraštruktúry pre alternatívne palivá. V plnej miere sa to preukázalo v správe Komisie Európskemu parlamentu a Rade o uplatňovaní smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá[31] a v posúdení vplyvu podporujúcom súčasnú iniciatívu. Povaha a rozsah problému sú v členských štátoch podobné a existujú dôkazy o potrebe a pridanej hodnote zabezpečenia cezhraničného prepojenia vozidiel na alternatívny pohon v Únii, čo náležite odôvodňuje opatrenia Únie.

Táto iniciatíva vytvára stabilný a transparentný politický rámec, ktorý pomáha vytvárať otvorené a konkurencieschopné trhy, čím sa stimulujú investície do nabíjacej a čerpacej infraštruktúry vo všetkých druhoch dopravy. Stanovuje sa v nej spoločné minimum, na ktorom môžu trhy stavať a začať poskytovať ďalšiu infraštruktúru v reakcii na dopyt trhov po vozidlách, a to na základe jasného a transparentného cieľového mechanizmu, ktorý platí v celej Únii.

2.4. Výber nástroja

Hoci z posúdenia vplyvu vyšla smernica ako uprednostňovaná možnosť politiky, Komisia sa rozhodla navrhnúť nariadenie. Voľbou nariadenia sa zabezpečuje rýchly a súdržný vývoj

[30] SWD(2021) 631, Posúdenie vplyvu sprevádzajúce návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ.

[31] COM(2021) 103 final.

smerom k hustej a rozsiahlej sieti plne interoperabilnej nabíjacej infraštruktúry vo všetkých členských štátoch. Toto rozhodnutie je obzvlášť odôvodnené vzhľadom na potrebu rýchlej a súdržnej implementácie národných minimálnych cieľových hodnôt zavádzania vozových parkov stanovených na úrovni členských štátov a povinných cieľových hodnôt vzdialeností v sieti TEN-T, keďže prvé navrhované ciele by sa mali dosiahnuť už v roku 2025. Na podporu veľmi potrebného zrýchleného prenikania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh má teraz v tomto časovom horizonte veľký význam vybudovanie dostatočne hustej a rozsiahlej siete nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami v celej Únii, a to rovnakým tempom a za rovnakých podmienok. To si už v čase pred rokom 2025 vyžaduje návrh a rozvoj plánov a opatrení členských štátov na dosiahnutie cieľov. V novom nariadení sa stanovujú jasne záväzné a priamo uplatniteľné povinnosti pre členské štáty na vnútroštátnej úrovni a zabezpečuje sa ich koherentné a včasné uplatňovanie a implementácia v celej EÚ naraz. Predchádza sa ním riziku oneskorení a nezrovnalostí vo vnútroštátnych procesoch transpozície, čím sa zároveň vytvárajú jasné rovnaké podmienky pre trhy, čo napomôže zavádzaniu nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v celej Únii. Nariadením sa zavedie rozsiahlejší mechanizmus riadenia, ktorým sa sleduje pokrok členských štátov pri dosahovaní cieľov a ktorý umožní členským štátom stanoviť správne stimuly, aby sa mohli rozvíjať konkurencieschopné trhy nabíjania. Celkové efektívne monitorovanie a riadenie úsilia členských štátov o dosahovanie cieľov môžu umožniť jasné časové harmonogramy pre návrh a rozvoj vnútroštátnych politických rámcov členských štátov na dosiahnutie cieľov, spoľahlivé mechanizmy monitorovania a podávania správ, ako aj ustanovenia o nápravných opatreniach členských štátov. Touto iniciatívou sa takýto prístup zaručuje.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIE SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIA VPLYVU

3.1. Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Hodnotenie *ex post* „REFIT“ ukázalo, že smernicou sa podporil rozvoj politík a opatrení na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá v členských štátoch, najmä prostredníctvom požiadavky na rozvoj národných politických rámcov[32].

Pri hodnotení sa však poukázalo aj na nedostatky v súčasnom politickom rámci. Okrem toho sa nesplnil hlavný cieľ smernice, a to zaistiť súdržný rozvoj trhu v EÚ, pričom nedostatky vznikajú najmä v týchto troch oblastiach: i) nedostatočná úplná sieť infraštruktúry, ktorá by umožňovala plynulé cestovanie v celej EÚ; ii) potreba ďalších spoločných technických špecifikácií na zabezpečenie interoperability vzhľadom na nové technológie a iii) nedostatočné úplné informácie pre používateľov, jednotné a ľahko použiteľné spôsoby platby a úplná transparentnosť cien v celej Únii.

V hodnotení sa dospelo k záveru, že šesť rokov po prijatí smernice je celkový európsky trh s infraštruktúrou pre alternatívne palivá stále v pomerne ranej fáze vývoja, aj keď trhy sú už v niektorých častiach EÚ dobre etablované. Vzhľadom na celkový význam zabezpečenia dostatočnej infraštruktúry na podporu potrebného zavádzania vozidiel a plavidiel v súvislosti s ambicióznejšími klimatickými cieľmi do roku 2030 sa v hodnotení smernice odporúča zachovať právne predpisy, ale aj ich zrevidovať.

3.2. Konzultácie so zainteresovanými stranami

V rámci posúdenia vplyvu sa viedli konzultácie so zainteresovanými stranami v rôznych

[32] SWD(2021) 637.

formátoch.

Verejná konzultácia o úvodnom posúdení vplyvu[33] tejto iniciatívy prebiehala od 6. apríla do 4. mája 2020. Komisia dostala 86 odpovedí, z ktorých väčšinu (61) zaslali spoločnosti a záujmové združenia. Na toto úvodné posúdenie vplyvu odpovedali aj MVO a občania, ako aj jedna sieť miest.

Otvorenú verejnú konzultáciu zorganizovala Komisia od 6. apríla 2020 do 29. júna 2020. V konzultácii sa celá verejnosť, ako aj organizácie vyzvali, aby poskytli informácie o hodnotení a posúdení vplyvu[34]. Celkovo bolo doručených 324 odpovedí.

Cielené rozhovory a prieskumy so zainteresovanými stranami v období od októbra 2020 do januára 2021: Komisia uskutočnila prieskumné rozhovory so zástupcami kľúčových zainteresovaných strán na úrovni EÚ, najmä s cieľom podporiť a spresniť celkové vymedzenie problému a prípadné možnosti politiky. Uskutočnili sa ďalšie rozhovory a distribuoval sa online prieskum medzi príslušné zainteresované strany zastupujúce verejné orgány a iné verejné subjekty (národné, regionálne a miestne orgány, orgány EÚ), zástupcov priemyslu (vrátane príslušných združení) a členov občianskej spoločnosti (mimovládne organizácie, spotrebiteľské skupiny).

Cielená konzultácia so zainteresovanými stranami, organizovaná konzultantom zodpovedným za externú podpornú štúdiu k posúdeniu vplyvu, prebiehala od decembra 2020 do februára 2021. Konzultácie zahŕňali cielené prieskumy medzi kľúčovými zainteresovanými stranami a cielené rozhovory a žiadosti o údaje na vyplnenie osobitných žiadostí o informácie, najmä na podporu rozvoja metodiky na určenie dostatočného zavádzania infraštruktúry a na podporu posúdenia vplyvov prípadných politických opatrení.

3.3. Získavanie a využívanie expertízy

Komisia pri príprave tejto iniciatívy využila zistenia hodnotenia *ex post* smernice[35]. V rámci konzultačných činností poskytli zainteresované strany mnoho informácií, doplnených o informácie, ktoré poskytli Komisii na *ad hoc* základe. Posúdenie vplyvu závisí do značnej miery od sprievodnej externej podpornej štúdie, ktorú vypracoval konzultant[36]. Komisia takisto vychádzala z rozsiahlej konzultácie s fórom pre udržateľnú dopravu, expertnou skupinou Komisie pre alternatívne palivá. Konzultácie s fórom pre udržateľnú dopravu prebiehali od októbra 2018 do novembra 2019 a zamerali sa na problémy a budúce politické potreby v oblasti infraštruktúry pre alternatívne palivá[37]. Celkovo sa na vypracovanie správy o posúdení vplyvu použilo mnoho zdrojov, ktoré boli do veľkej miery vyčerpávajúce a zastupovali jednotlivé skupiny zainteresovaných strán.

3.4. Posúdenia vplyvu

Výbor pre kontrolu regulácie dostal 7. apríla 2021 návrh verzie správy o posúdení vplyvu a 7. mája 2021 vydal kladné stanovisko. Výbor sa domnieval, že správa by sa mohla ešte vylepšiť, a to tak, že sa: a) lepšie opíše rozdiel medzi možnosťami a to, ako súvisia s identifikovanými problémami, a b) správa spresní, aby sa objasnilo, či očakávané vplyvy

---

33 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Revision-of-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive.

34 Vstupy z hodnotenia sa rozanalyzovali v správe o konzultácii so zainteresovanými stranami, ktorá je súčasťou záverečnej správy o hodnotení.

35 SWD(2021) 637.

36 Záverečná správa, podporná štúdia posúdenia vplyvu, Posúdenie vplyvu revízie smernice o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (2014/94/EÚ), 2021.

37 Zistenia týchto konzultácií boli zhrnuté v komplexnej správe plenárneho zasadnutia fóra pre udržateľnú dopravu v novembri 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

vyplývajú z tejto osobitnej iniciatívy alebo z iných politík, alebo z ich kombinácie.

Záverečná správa o posúdení vplyvu obsahuje komplexný opis a posúdenie pridanej hodnoty iniciatívy a jej prepojení s inými politickými iniciatívami. Uvádzajú sa v oddieloch 1.3, 3.3 a 8.1 správy o posúdení. Podrobný opis možností politiky je zahrnutý v oddiele 5, zatiaľ čo komplexná analýza vplyvov všetkých možností sa uvádza v oddiele 6. Zanalyzované možnosti politiky sa dajú zhrnúť takto:

– *Možnosť 1:* **podstatné zmeny smernice.** Stanovovanie vnútroštátnych cieľov a podávanie správ v národnom politickom rámci by zostalo dôležitým pilierom, ktorý by bol posilnený povinnými cieľovými hodnotami vozových parkov pre elektrické nabíjacie body pre ľahké vozidlá. Pre ťažké úžitkové vozidlá by sa zaviedli povinné cieľové hodnoty vzdialeností v sieti TEN-T pre elektrické nabíjacie body a čerpacie miesta pre vodík vrátane obmedzených ustanovení pre čerpanie vodíka v mestských uzloch. Pre stojace lietadlá a pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch by sa takisto zaviedli povinné ciele. Okrem toho by sa riešili niektoré aspekty kvality infraštruktúry s cieľom zlepšiť interoperabilitu a informácie pre používateľov.

– *Možnosť 2:* **viac podstatných zmien smernice ako v možnosti 1.** Okrem povinných cieľových hodnôt vozových parkov pre elektrické nabíjacie body pre ľahké vozidlá by sa stanovili cieľové hodnoty vzdialeností pre infraštruktúru všetkých cestných vozidiel pre sieť TEN-T vrátane mestských uzlov pre infraštruktúru ťažkých úžitkových vozidiel. Táto možnosť by zahŕňala aj podrobnejšie ustanovenia pre prístavy a letiská v sieti TEN-T a väčšiu harmonizáciu možností platby, fyzických a komunikačných noriem a práv spotrebiteľov počas nabíjania. Posilnili by sa tým ustanovenia o transparentnosti cien a ďalšie informácie pre používateľov vrátane fyzického označovania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry.

– *Možnosť 3:* **zmena smernice na nariadenie** (teda najväčšia zmena, pokiaľ ide o záväzné právne nástroje). Okrem povinných cieľových hodnôt vozových parkov a vzdialeností podľa možnosti 2 by sa touto možnosťou pridali ďalšie cieľové hodnoty polohy pre elektrické ľahké vozidlá a ďalšie cieľové hodnoty pre ťažké úžitkové vozidlá. Táto možnosť by takisto priniesla značné ambície pre infraštruktúru prístavov a stanovila by povinnú platbu terminálom v nových rýchlonabíjacích bodoch ako jedinú možnosť platby.

Keďže ide o najlepšiu rovnováhu medzi dosiahnutými cieľmi a nákladmi na implementáciu, možnosť 2 bola identifikovaná ako najlepšia možnosť politiky. Možnosť 2 sa však dá realizovať aj ako nariadenie, čo má v tomto prípade zrýchlený vplyv na implementáciu ustanovení. Posúdenie vplyvu obsahuje podrobný opis regulačných opatrení zahrnutých v rôznych možnostiach politiky.

3.5. Regulačná vhodnosť a zjednodušenie

Na podporu potrebného uvádzania vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami na trh je potrebná oveľa väčšia politická ambícia pri poskytovaní dostatočnej a plne interoperabilnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v súlade s celkovými politickými ambíciami balíka „Fit for 55“ a jeho súvisiacimi politickými iniciatívami. Regulačná vhodnosť sa dosiahne stanovením potrebných minimálnych požiadaviek pre verejné orgány a trhové subjekty. Súvisiace vyššie náklady verejných orgánov na podporu zavádzania infraštruktúry, najmä v častiach dopravnej siete, kde prevláda nízky dopyt, je potrebné vnímať v súvislosti so

značne zvýšeným dopytom používateľov a s rozsiahlymi príležitosťami na rast trhu. Preskúmanie politík v rámci balíka politických opatrení „Fit for 55“ umožní prenikanie vozidiel s nulovými emisiami na trh a pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre plavidlá, ktoré sú na to vybavené. Posúdenie vplyvu poskytuje podrobnú analýzu nákladov a prínosov vrátane zhrnutia v prílohe 3.

Hoci sa revíziou zvyšujú celkové ambície politiky, obsahuje aj niektoré dôležité aspekty zjednodušenia. Toto zjednodušenie sa v prvom rade týka prevádzkovateľov nabíjacích bodov a poskytovateľov služieb mobility. Stanovením jasných a spoločných minimálnych požiadaviek sa zjednoduší ich obchodná činnosť, keďže vo všetkých členských štátoch budú plniť podobné minimálne požiadavky. Týmito požiadavkami sa zjednoduší používanie infraštruktúry súkromnými spotrebiteľmi a podnikmi (ktorí v súčasnosti čelia veľkému množstvu prístupov k používaniu) a umožní sa lepšia inovácia podnikových služieb. Zvýši sa dôvera spotrebiteľov v spoľahlivosť celoeurópskej siete nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, čím sa podporí celková ziskovosť nabíjacích bodov a čerpacích miest a stabilné zdôvodnenie projektu. Všetci účastníci trhu a skupiny používateľov budú mať prospech z nižších nákladov na informácie a v prípade účastníkov trhu zo strednodobého hľadiska aj z nižších nákladov na dodržiavanie právnych predpisov, keďže požiadavky na poskytovanie infraštruktúry podľa tohto nariadenia budú lepšie zosúladené. Verejné orgány môžu takisto využívať koherentný rámec pre celú EÚ, ktorým sa zjednoduší koordinácia s verejnými a súkromnými trhovými subjektmi.

V posúdení vplyvu sa neidentifikovala žiadna oblasť, kde by v porovnaní so všetkými podnikmi predstavovali plánované ustanovenia tejto iniciatívy pre MSP značné a neprimerané náklady. Touto iniciatívou sa vytvára dlhodobá trhová istota pre investície do nabíjacej a čerpacej infraštruktúry a stanovujú sa základy pre rozvoj ekosystému otvorených údajov, ktorý môžu podniky využívať na rozvoj nových trhových služieb, z ktorých budú mať prospech inovatívne MSP. Iniciatíva má celkovo pozitívny vplyv na konkurencieschopnosť podnikov, ktoré zavádzajú a prevádzkujú nabíjaciu a čerpaciu infraštruktúru, ako aj na konkurencieschopnosť samotného automobilového priemyslu. Dôvodom je, že poskytovanie dostatočnej infraštruktúry má vplyv na prenikanie vozidiel s nulovými emisiami na trh, čo je kľúčový aspekt budúcej konkurencieschopnosti automobilového priemyslu, ako sa podrobne vysvetľuje v posúdení vplyvu, ktoré je základom návrhu revízie noriem CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá[38].

3.6. Základné práva

Návrh nemá žiadny vplyv na základné práva.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Európskej únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

5.1. Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Implementácia revidovaného nariadenia sa bude monitorovať pomocou ukazovateľov

[38] SWD(2021) 614, Posúdenie vplyvu sprevádzajúce návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o posilnenie emisných noriem CO_2 pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie.

fyzického zavádzania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v EÚ. Na sledovanie zavádzania sa použijú osvedčené monitorovacie nástroje.

Členské štáty budú musieť prijať zrevidovaný národný politický rámec na rozvoj trhu s alternatívnymi palivami v odvetví dopravy a zaviesť príslušnú infraštruktúru v súlade s navrhovanými posilnenými ustanoveniami. Vďaka tomu budú môcť členské štáty podávať Komisii správu o vykonávaní koherentným a konzistentným spôsobom. Poskytovanie údajov vnútroštátnym a spoločným prístupovým bodom členských štátov sa bude riadiť spoločne dohodnutými normami v oblasti kvality údajov[39]. Okrem toho sa zmodernizuje Európske monitorovacie stredisko pre alternatívne palivá, ktoré bude naďalej zhromažďovať a často aktualizovať údaje o využívaní vozidiel a zavádzaní infraštruktúry vo všetkých členských štátoch[40]. Komisia bude aj naďalej spolupracovať so svojou skupinou odborníkov, fórom pre udržateľnú dopravu (a špecializovanými podskupinami), na monitorovaní vývoja trhu a na identifikácii súvisiacich potrieb v oblasti tejto politiky.

S cieľom identifikovať akékoľvek prípadné nedostatky a identifikovať budúce potreby legislatívnych opatrení týkajúcich sa nových technológií sa na koniec roku 2026 plánuje úplné preskúmanie tohto nariadenia. Prehľad operačných cieľov, ukazovateľov a zdrojov údajov sa uvádza v prílohe 9 k pracovnému dokumentu útvarov Komisie o posúdení vplyvu, ktorý je súčasťou tejto iniciatívy.

5.2. Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Týmto návrhom sa stanovuje nové nariadenie, ktorým sa ruší súčasná smernica 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. Štruktúra nového nariadenia je takáto:

– V článku 1 sa vymedzuje predmet nariadenia a zavádzajú sa v ňom špecifické, no nie podstatné zmeny predmetu súčasnej smernice.

– V článku 2 sa stanovuje zoznam vymedzenia pojmov, pričom sa nadväzuje na zoznam vymedzenia pojmov súčasnej smernice a tieto pojmy sa rozširujú, ak je to potrebné a vhodné vzhľadom na celkové zmeny rozsahu pôsobnosti a ustanovení nového nariadenia.

– Články 3 až 12 obsahujú ustanovenia pre zavádzanie určitej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá cestnej dopravy, plavidlá a lietadlá.

– Články 3 a 4 obsahujú ustanovenia pre členské štáty, aby na svojom území zaistili minimálne pokrytie verejne prístupnými nabíjacími bodmi určenými pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá cestnej dopravy vrátane základnej a súhrnnej siete TEN-T.

– V článku 5 sa uvádzajú ďalšie ustanovenia na zaistenie jednoduchého používania nabíjacej infraštruktúry. To zahŕňa ustanovenia o možnostiach platby, transparentnosti cien a informovanosti spotrebiteľov, ako aj nediskriminačné postupy, inteligentné nabíjanie a pravidlá označovania zásobovania elektrickou energiou pre nabíjacie body.

– Článok 6 obsahuje ustanovenia pre členské štáty na zabezpečenie minimálneho pokrytia verejne prístupnými čerpacími miestami pre vodík určených pre ťažké úžitkové vozidlá a ľahké vozidlá v základnej a súhrnnej sieti TEN-T.

[39] Voľby týkajúce sa vývoja a obstarávania IT budú podliehať predbežnému schváleniu Radou Európskej komisie pre informačné technológie a kybernetickú bezpečnosť.

[40] www.eafo.eu.

– V článku 7 sa uvádzajú ďalšie ustanovenia na zaistenie jednoduchého používania čerpacej infraštruktúry pre vodík, a to aj prostredníctvom minimálnych požiadaviek v oblasti možností platby, transparentnosti cien a zmluvného výberu.

– Článok 8 obsahuje ustanovenia, podľa ktorých majú členské štáty do 1. januára 2025 zabezpečiť minimálne pokrytie verejne prístupnými čerpacími miestami pre skvapalnený zemný plyn určených pre ťažké úžitkové vozidlá v základnej a súhrnnej sieti TEN-T.

– V článkoch 9 a 10 sa pre členské štáty uvádzajú ustanovenia s cieľom zabezpečiť zavedenie minimálneho pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre niektoré námorné lode v námorných prístavoch a pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy. V uvedených článkoch sa takisto bližšie vymedzujú kritériá pre vyňatie určitých prístavov a stanovujú požiadavky na zabezpečenie minimálneho pobrežného zásobovania elektrickou energiou.

– V článku 11 sa od členských štátov vyžaduje, aby zabezpečili primeraný počet čerpacích miest pre LNG v námorných prístavoch TEN-T a aby identifikovali príslušné prístavy prostredníctvom svojich národných politických rámcov.

– Článok 12 sa týka minimálnych ustanovení pre dodávanie elektrickej energie všetkým stojacim lietadlám na letiskách základnej a súhrnnej siete TEN-T.

– V článku 13 sa nanovo formulujú ustanovenia pre národné politické rámce členských štátov. Ustanovuje sa v ňom iteratívny proces medzi členskými štátmi a Komisiou s cieľom vypracovať stručný plán zavádzania infraštruktúry a plnenia cieľov stanovených v nariadení. Obsahuje aj nové ustanovenia o formulovaní stratégie zavádzania alternatívnych palív v iných druhoch dopravy spolu s kľúčovými sektorovými a regionálnymi/miestnymi zainteresovanými stranami. Uplatňovalo by sa to v prípadoch, pre ktoré sa v nariadení nestanovujú povinné požiadavky, ale v ktorých je potrebné zohľadniť vznikajúce politické potreby súvisiace s vývojom technológií alternatívnych palív.

– V článkoch 14, 15 a 16 sa stanovuje koncepcia riadenia, ktorá zahŕňa povinnosti podávania správ zodpovedajúce ustanoveniam pre členské štáty o národných politických rámcoch a národných správach o pokroku v interaktívnom procese s Komisiou. Stanovujú sa v nich požiadavky, aby Komisia podávala správy o národných politických rámcoch členských štátov a o správach o pokroku.

– Článok 17 sa týka požiadaviek na informácie pre používateľov vo forme označovania palív a požiadaviek na informácie o porovnaní cien palív.

– V článku 18 sa stanovujú požiadavky na poskytovanie údajov pre prevádzkovateľov alebo vlastníkov verejne prístupných nabíjacích bodov alebo čerpacích miest o dostupnosti a prístupnosti niektorých statických a dynamických typov údajov vrátane zriadenia organizácie pre registráciu identifikácií (IDRO) na vydávanie identifikačných kódov. V tomto článku sa takisto Komisia v prípade potreby splnomocňuje na prijatie ďalších delegovaných aktov na účely spresnenia ďalších prvkov.

– V článku 19 sa spresňujú ustanovenia o spoločných technických špecifikáciách, ktoré dopĺňajú existujúce spoločné technické špecifikácie o súbor nových oblastí, pre ktoré bude Komisia oprávnená prijímať nové delegované akty. Podľa potreby budú vychádzať z noriem vypracovaných európskymi normalizačnými organizáciami (ENO).

– Článok 20 sa týka využívania delegácií, pokiaľ ide o ustanovenia o poskytovaní údajov a spoločné technické špecifikácie.

– Článok 21 sa týka pokračovania postupu výboru podľa nového nariadenia.

– V článkoch 22, 23 a 24 sa spresňujú podmienky preskúmania a nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Návrh obsahuje prílohy:

– Príloha I obsahuje podrobné ustanovenia o podávaní vnútroštátnych správ zo strany členských štátov, ktorými sa zaisťuje konzistentné a porovnateľné podávanie správ na podporu implementácie tohto nariadenia.

– Príloha II sa týka zoznamu oblastí, v ktorých sa spoločné technické špecifikácie podľa tohto nariadenia vzťahujú na vnútorný trh alebo ktoré bude podľa tohto nariadenia potrebné prijať prostredníctvom delegovaných aktov v oblastiach, kde si vývoj nových technológií vyžaduje stanovenie spoločných technických špecifikácií.

– V prílohe III sa špecifikujú požiadavky na členské štáty, ktoré budú kategorizovať podávanie správ o zavádzaní elektrických vozidiel a nabíjacej infraštruktúry.

– Príloha IV obsahuje tabuľku zhody.

2021/0223 (COD)

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 výboru[1],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[2],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ[3] sa stanovil rámec zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá. V oznámení Komisie o uplatňovaní uvedenej smernice[4] sa poukazuje na nerovnomerný rozvoj infraštruktúry nabíjacích 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 Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001/EÚ[5] sa napríklad stanovil cieľ 14-percentného trhového podielu energie z obnoviteľných zdrojov na dopravných palivách.

(3) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631[6] a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242[7] sa už stanovili emisné normy CO_2 pre nové

---

1 Ú. v. EÚ C , , s. .

2 Ú. v. EÚ C , , s. .

3 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).

4 COM(2020) 789 final.

5 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).

6 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 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).

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.

(4) Iniciatívy v oblasti leteckej (ReFuelEU)[8] a námornej (FuelEU)[9] 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 napájania. 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 plynných 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 plynných alebo kvapalných fosílnych palív je možné, len ak sa jasne naviaže na jednoznačný plán dekarbonizácie, ktorý bude v súlade s dlhodobým cieľom klimatickej neutrality v Únii, čo si vyžaduje intenzívnejšie zmiešavanie alebo náhradu obnoviteľnými palivami ako biometán, pokročilé biopalivá alebo obnoviteľné a nízkouhlíkové syntetické plynné a kvapalné palivá.

(6) Takéto biopalivá 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) LNG 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

---

[7] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 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).

[8] COM(2021) 561.

[9] COM(2021) 562.

s nulovými emisiami ako vodík a elektrina vstúpiť na trh rýchlejšie. Očakáva sa, že LNG už v tomto odvetví nebude zohrávať významnú úlohu. Dopravné palivá ako LNG musia byť čoraz dekarbonizovanejšie – napríklad zmiešaním, resp. nahradením skvapalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynnými „elektropalivami“ (tzv. e-plyn). Tieto dekarbonizované palivá možno používať v rovnakej infraštruktúre ako plynné fosílne palivá, čo umožní postupný prechod na dekarbonizované palivá.

(8) V odvetví cestnej nákladnej dopravy sú nákladné vozidlá na LNG 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 plynných 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 LNG, ktorá môže rovnako dodávať aj dekarbonizované palivá.

(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 preväzujúca 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.

(12) 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 Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ[10], členské štáty by mali pri plánovaní zavádzania verejne prístupných nabíjacích bodov zohľadniť dostupnosť takejto súkromnej infraštruktúry.

(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 v rámci siete TEN-T, cieľových hodnôt infraštruktúry na nočné nabíjanie a cieľových hodnôt v mestských uzloch 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 aj dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjacích bodov pre ťažké úžitkové vozidlá v sieti 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. Okrem rýchlonabíjacích bodov v celej sieti by ťažké úžitkové vozidlá mali mať možnosť využívať aj verejne prístupnú infraštruktúru na nočné nabíjanie v hlavnej dopravnej sieti s cieľom osobitne podporiť elektrifikáciu odvetvia diaľkovej dopravy.

(15) Nabíjacia infraštruktúra v sieti TEN-T by sa mala doplniť verejne prístupnou rýchlonabíjacou infraštruktúrou v mestských uzloch. 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.

(16) Zavádzanie nabíjacej infraštruktúry 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 by mali 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.

(17) 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.

---

[10] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ z 19. mája 2010 o energetickej hospodárnosti budov (Ú. v. EÚ L 153, 18.6.2010, s. 13).

(18) Nabíjacia stanica je jedno 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.

(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 infraštruktúry[11]. Tieto inteligentné nabíjacie body by mali zahŕňať súbor fyzických atribútov a technických špecifikácií (hardvér a softvér) potrebných na odosielanie a prijímanie údajov v reálnom čase, 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.

(20) Inteligentné meracie systémy vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/944[12] poskytujú údaje v reálnom čase, ktoré sú potrebné na zabezpečenie stability siete a podporu racionálneho využívania služieb nabíjania. Meraním odberu v reálnom čase a poskytovaním 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 nabíjacích 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, na ktorých sú vozidlá zvyčajne zaparkované dlhšie, by preto mali umožňovať inteligentné nabíjanie.

---

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

[12] 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, a členské štáty by mali zabezpečiť, aby dodávka elektriny do nabíjacieho bodu mohla byť predmetom zmluvy s iným dodávateľom, než je subjekt dodávajúci elektrinu do domácnosti alebo do priestorov, v ktorých sa tento nabíjací bod nachádza. Dodávatelia elektrickej energie Únie by mali mať prístup k nabíjacím 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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2014/23[13] 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.

(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 v jasnej štruktúre, aby koncoví používatelia mohli identifikovať jednotlivé nákladové zložky.

(25) Objavujú sa nové služby, najmä v rámci podpory používania elektrických vozidiel. 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 Európu[14]. 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

[13] 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).

[14] COM(2020) 301 final.

umožnenie plynulého pohybu ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných vodíkom v celej Únii.

(27) Vodíkové vozidlá by mali byť schopné dočerpať palivo na mieste určenia alebo v jeho blízkosti – zvyčajne v mestskej oblasti. S cieľom zabezpečiť možnosť verejne prístupného čerpania na mieste určenia aspoň v hlavných mestských oblastiach by takéto čerpacie stanice mali poskytovať všetky mestské uzly vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013[15]. V mestských uzloch by verejné orgány mali zvážiť zavedenie týchto staníc v rámci centier multimodálnej nákladnej dopravy, keďže tieto stanice sú nielen typickým miestom určenia pre ťažké úžitkové vozidlá, ale môžu poskytovať vodík aj pre iné druhy dopravy, ako je železničná a vnútrozemská vodná doprava.

(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“[16], 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. Na tento účel by mal určitý minimálny počet vodíkových čerpacích staníc ponúkať okrem plynného vodíka pod tlakom 700 barov aj kvapalný vodík.

(29) V Únii je zriadených viacero čerpacích miest LNG, ktoré už poskytujú oporu pre premávku ťažkých úžitkových vozidiel s pohonom LNG. Základná sieť TEN-T by mala byť aj naďalej oporou pre zavádzanie infraštruktúry LNG a postupne aj bio-LNG, 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.

(30) Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali mať možnosť platiť jednoducho a pohodlne na všetkých verejne prístupných nabíjacích bodoch a čerpacích miestach bez toho, aby museli uzavrieť zmluvu s prevádzkovateľom nabíjacieho bodu alebo čerpacieho miesta alebo s poskytovateľom služieb mobility. Preto by pri nabíjaní alebo čerpaní paliva ad hoc mali všetky verejne prístupné nabíjacie body a čerpacie miesta akceptovať platobné nástroje, ktoré sa v Únii bežne používajú, a najmä elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby. 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

---

[15] 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).

[16] COM(2020) 301 final.

nabíjacie body a čerpacie 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 nabíjacích a čerpacích vedení umožňovala ľahkú manipuláciu aj pre slabších ľudí. Okrem toho by malo byť používateľské rozhranie príslušných nabíjacích staníc prístupné. V tomto zmysle by sa mali na nabíjaciu a čerpaciu infraštruktúru uplatňovať požiadavky na prístupnosť uvedené v prílohách I a III k smernici 2019/882[17].

(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 v prístave. Povinnými cieľovými hodnotami zavádzania by sa malo zabezpečiť, aby malo toto odvetvie v námorných prístavoch základnej a súhrnnej siete TEN-T dostatočné pobrežné zásobovanie elektrickou energiou na dosiahnutie súladu s týmito požiadavkami. Uplatňovanie týchto cieľových hodnôt na všetky námorné prístavy TEN-T by malo zabezpečiť rovnaké podmienky medzi prístavmi.

(33) Kontajnerové a osobné lode, ktoré sú kategóriami lodí s najvyššími emisiami na loď v kotvisku, by mali byť vybavené pobrežným zásobovaním elektrickou energiou prednostne. Na zohľadnenie charakteristík elektrického odberu rôznych osobných lodí počas kotvenia, ako aj prevádzkových charakteristík prístavu treba rozlišovať medzi požiadavkami na osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné lode 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 by mali byť vyňaté z povinných požiadaviek pre príslušné kategórie lodí na základe minimálnej úrovne objemu premávky, aby sa zabránilo inštalácii nedostatočne využívanej 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. Námorná doprava je dôležitým spojovacím článkom pre súdržnosť a hospodársky rozvoj ostrovov v Únii. Energetická výrobná kapacita na týchto ostrovoch nemusí byť vždy dostatočná na to, aby sa uspokojil dopyt po pobrežnom zásobovaní elektrickou energiou. V takom prípade by ostrovy mali byť oslobodené od tejto požiadavky, pokiaľ a pokým sa nedokončí elektrické spojenie s pevninou alebo kým sa nevytvorí dostatočná miestna kapacita výroby z čistých zdrojov energie.

(35) Do roku 2025 by mala byť k dispozícii základná sieť čerpacích miest LNG v námorných prístavoch. Čerpacie miesta LNG zahŕňajú terminály LNG, nádrže, výmenné nadstavby, plavidlá na prepravu palív a nákladné člny.

(36) Dodávanie elektriny stojacim lietadlám na letiskách by malo nahradiť spotrebu kvapalného paliva čistejším zdrojom elektriny buď v lietadle (používanie pomocnej energetickej jednotky) alebo pozemnými energetickými jednotkami (GPU). Tým by sa mali znížiť emisie znečisťujúcich látok a hluku, zlepšiť kvalita ovzdušia a znížiť vplyv

[17] 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).

na zmenu klímy. Všetky prevádzkované lietadlá obchodnej leteckej dopravy by preto mali byť schopné využívať externé dodávky elektriny zaparkované na odletových bránach alebo vzdialených stanovištiach na letiskách TEN-T.

(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 uspokoja oveľa väčšiu potrebu verejne prístupnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry vyjadrenú v záväzných cieľových hodnotách. Revidované rámce by mali rovnocenne pokrývať všetky druhy dopravy vrátane tých, pre ktoré neexistujú záväzné cieľové hodnoty zavádzania.

(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 mali zahŕňať 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 mali vypracovať jasné stratégie dekarbonizácie vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci siete TEN-T v úzkej spolupráci s ostatnými dotknutými členskými štátmi. Dlhodobé stratégie dekarbonizácie by sa mali 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 cieľov 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 Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES[18] 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

[18] 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).

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 kompatibilite ich vozidiel s rôznymi palivami alebo nabíjacími bodmi dostupnými na trhu Únie. Členské štáty by mali mať možnosť sa rozhodnúť, že takéto informačné opatrenia vykonajú aj v súvislosti s vozidlami uvedenými na trh pred 18. novembrom 2016.

(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 zobraziť na všetkých príslušných čerpacích staniciach.

(45) Spotrebiteľom treba poskytnúť dostatočné informácie o geografickej polohe, charakteristikách a službách ponúkaných na verejne prístupných nabíjacích 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 nabíjacích 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 nabíjacích/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/EÚ[19] vnútroštátnym prístupovým bodom (NAP).

(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

[19] 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).

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).

(48) Námorná 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.

(49) 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.

(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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012[20]. Tieto normy by mali vychádzať z aktuálnych medzinárodných noriem alebo prípadne z prebiehajúcej medzinárodnej normalizačnej práce.

(51) Technické špecifikácie uvedené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ majú zostať v platnosti tak, ako sa uvádza v uvedenej smernici.

(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 dôležitá, 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 nabíjacím bodom, komunikáciu medzi nabíjacím bodom a systémom softvérového riadenia nabíjania (back-end); komunikáciu týkajúcu sa roamingovej služby elektrických vozidiel a komunikáciu s elektrizačnou sústavou. 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

[20] 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).

systémy (ERS). Pokiaľ ide o poskytovanie údajov, je potrebné stanoviť ďalšie typy údajov a technické špecifikácie týkajúce sa formátu, frekvencie a kvality, v ktorých by sa tieto údaje mali poskytovať a sprístupňovať.

(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 toto nariadenie do konca roka 2026 preskúmať, najmä z hľadiska cieľových hodnôt elektrických nabíjacích bodov pre ťažké úžitkové vozidlá, ako aj cieľových hodnôt v oblasti infraštruktúry pre alternatívne palivá do plavidiel a lietadiel s nulovými emisiami vo vodnej a leteckej doprave.

(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,

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.

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, ako sa vymedzuje v článku 2 bode 5 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/962[21];

2. „cena ad hoc“ je cena, ktorú prevádzkovateľ nabíjacieho bodu alebo čerpacieho miesta účtuje koncovému používateľovi za nabíjanie alebo čerpanie paliva ad hoc;

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 s nulovými emisiami“:

   – elektrina,

   – vodík,

   – amoniak;

   b) „obnoviteľné palivá“:

   – palivá z biomasy a biopalivá v zmysle článku 2 bodu 27 a 33 smernice (EÚ) 2018/2001,

   – syntetické a parafinické palivá vrátane amoniaku vyrobené z obnoviteľných zdrojov energie;

   c) „alternatívne fosílne palivá“ v prechodnej fáze:

   – 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;

4. „letisko základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T“ je letisko uvedené a kategorizované v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;

5. „riadiaci orgán letiska“ v zmysle článku 2 bodu 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES[22];

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;

---

[21] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2015/962 z 18. decembra 2014, 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 157, 23.6.2015, s. 21).

[22] 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).

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 a elektrickým vozidlom, cez ktoré sa vymieňa elektrina;

11. „obchodná letecká doprava“ je letecká doprava v zmysle článku 3 bodu 24 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139[23];

12. „kontajnerová loď“ je loď určená výhradne na prepravu kontajnerov v ložnom priestore a na palube;

13. „zmluvná platba“ je platba za nabíjaciu 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) 2019/944;

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 neperifémeho elektrického motora v úlohe meniča energie s nabíjateľným systémom uchovávania elektrickej energie, ktorý možno nabíjať externe;

19. „dodávanie elektriny stojacim lietadlám“ je dodávanie elektriny prostredníctvom normalizovaného pevného alebo pohyblivého rozhrania lietadlám, ktoré stoja na odletovej bráne alebo na vzdialenom stanovišti letiska;

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 čerpacieho miesta a poskytovateľom služieb mobility, od ktorého koncový používateľ kupuje nabíjaciu službu;

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] 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 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) (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

23. „európska norma“ je norma v zmysle článku 2 bodu 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;

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 Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757[24];

26. „ťažké úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo kategórií M2, M3, N2 alebo N3 vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES[25];

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 vymedzené v prílohe II k smernici 2007/46/ES;

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, v ktorom sa používateľom údajov sprístupňujú určité statické a dynamické údaje na opakované použitie a ktoré zriadili členské štáty v súlade s článkom 3 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2015/962;

33. „prevádzkovateľ nabíjacieho bodu“ je subjekt zodpovedný za spravovanie a prevádzku nabíjacieho bodu, ktorý koncovým používateľom poskytuje nabíjaciu službu, a to aj v mene a na účet poskytovateľa služieb mobility;

34. „prevádzkovateľ čerpacieho miesta“ je subjekt zodpovedný za riadenie a prevádzku čerpacieho 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 vylodenie 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 nabíjaciemu bodu, stanici, parku alebo zariadeniu;

---

[24] 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).

[25] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

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 18004;

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 konektorov 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 priľahlý 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 priľahlý parkovací priestor, prípadne oboje;

44. „nabíjací park“ je jedna alebo viacero nabíjacích staníc na konkrétnom mieste;

45. „nabíjacia stanica“ je jedno 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 čerpacieho miesta nad rámec samotného nákupu služby;

49. „čerpacie miesto“ je pevné alebo pohyblivé čerpacie zariadenie na poskytovanie akéhokoľvek kvapalného alebo plynného alternatívneho paliva, ktoré dokáže v ktoromkoľvek okamihu dopĺňať palivo len jednému vozidlu;

50. „čerpacia služba“ je predaj alebo poskytovanie akéhokoľvek kvapalného alebo plynného alternatívneho paliva prostredníctvom verejne prístupného čerpacieho 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), ktoré je vyhradené pre nočné parkovanie ťažkých úžitkových vozidiel;

57. „loď v kotvisku“ je loď v kotvisku v zmysle článku 3 bodu n) nariadenia (EÚ) 2015/757;

58. „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je dodávanie elektrickej energie prostredníctvom normalizovaného rozhrania z pobrežných zariadení pre kotviace námorné lode alebo plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy;

59. „inteligentné nabíjanie“ je nabíjanie, pri ktorom sa intenzita elektriny dodávanej do batérie upravuje v reálnom čase na základe informácií získaných prostredníctvom elektronickej komunikácie;

60. „statické údaje“ sú údaje, ktoré sa často alebo pravidelne nemenia;

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 zriadili verejne prístupné nabíjacie stanice pre ľahké vozidlá zodpovedajúce miere zavádzania ľahkých elektrických vozidiel,

   – sa na ich území zriadili verejne prístupné nabíjacie stanice vyhradené pre ľahké vozidlá, ktoré poskytujú dostatočný výkon pre tieto vozidlá.

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby sa na konci každého roka počnúc rokom 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.

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 v rámci 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 jednu nabíjaciu stanicu s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;

ii) do 31. decembra 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 600 kW a zahŕňať aspoň dve nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;

b) sa v rámci 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 jednu nabíjaciu stanicu s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;

ii) do 31. decembra 2035 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 600 kW a zahŕňať aspoň dve nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 150 kW.

3. Susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v písmenách 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:

a) sa v rámci základnej siete TEN-T v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km zriadili verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:

i) do 31. decembra 2025 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 1400 kW a zahŕňať aspoň jednu nabíjaciu stanicu s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;

ii) do 31. decembra 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 3500 kW a zahŕňať aspoň dve nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;

b) sa v rámci súhrnnej siete TEN-T v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 100 km zriadili verejne prístupné nabíjacie parky vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:

i) do 31. decembra 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 1400 kW a zahŕňať aspoň jednu nabíjaciu stanicu s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;

ii) do 1. decembra 2035 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 3500 kW a zahŕňať aspoň dve nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;

c) bola do 31. decembra 2030 na každom bezpečnom a zabezpečenom parkovisku nainštalovaná aspoň jedna nabíjacia stanica vyhradená pre ťažké úžitkové vozidlá s výkonom aspoň 100 kW;

d) boli do 31. decembra 2025 v každom mestskom uzle 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 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.

2. Susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v písmenách a) a b).

Článok 5

Nabíjacia infraštruktúra

1. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích staníc musia mať možnosť nakupovať elektrinu od ktoréhokoľvek dodávateľa elektriny v Únii v súlade s dohodou s dodávateľom.

2. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov musia vo verejne prístupných nabíjacích bodoch, ktoré prevádzkujú, umožňovať koncovým používateľom ad hoc nabíjanie ich elektrických vozidiel pomocou platobného nástroja, ktorý sa v Únii bežne používa. Na tento účel:

a) prevádzkovatelia nabíjacích bodov na verejne prístupných nabíjacích staniciach s výkonom nižším ako 50 kW, ktoré sú zriadené od dátumu uvedeného v článku 24, musia akceptovať elektronické platby prostredníctvom

terminálov a zariadení používaných na platobné služby vrátane aspoň jednej z týchto možností:

i) čítačky platobných kariet;

ii) zariadenia s bezkontaktnou funkciou, ktoré dokážu aspoň čítať platobné karty;

iii) zariadenia s internetovým pripojením, v rámci ktorých možno napríklad generovať osobitný QR kód a použiť ho na platobnú transakciu;

b) prevádzkovatelia nabíjacích bodov na verejne prístupných nabíjacích staniciach s výkonom vyšším alebo rovným 50 kW, ktoré sú zriadené od dátumu uvedeného v článku 24, musia akceptovať elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby vrátane aspoň jednej z týchto možností:

i) čítačky platobných kariet;

ii) zariadenia s bezkontaktnou funkciou, ktoré dokážu aspoň čítať platobné karty.

Od 1. januára 2027 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie stanice s výkonom 50 kW alebo viac, ktoré prevádzkujú, spĺňali požiadavky písmena b).

Požiadavky stanovené v písmenách a) a b) 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 3 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 jasne uvádzať cenu ad hoc a všetky jej zložky na všetkých verejne prístupných nabíjacích staniciach, ktoré prevádzkujú, aby ich koncoví používatelia poznali pred začatím operácie nabíjania. Na nabíjacej stanici sa zreteľne zobrazia aspoň tieto cenové zložky (ak sa na danú stanicu vzťahujú):

– cena za operáciu,

– cena za minútu,

– cena za kWh.

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 reláciu nabíjania, a to voľne dostupnými a bežne podporovanými elektronickými prostriedkami, pričom jasne rozlíšia zložky ceny účtovanej zo strany prevádzkovateľa nabíjacieho miesta, platné náklady na e-roaming a iné poplatky alebo platby, ktoré uplatňuje poskytovateľ služieb mobility. Tieto poplatky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Za cezhraničný e-roaming sa nesmú účtovať žiadne príplatky.

7. Od dátumu uvedeného v článku 24 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body, ktoré prevádzkujú, boli digitálne pripojenými nabíjacími miestami.

8. Od dátumu uvedeného v článku 24 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body na bežné nabíjanie, ktoré prevádzkujú, boli schopné inteligentného nabíjania.

9. Členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa na parkoviskách a odpočívadlách cestnej siete TEN-T, kde je nainštalovaná infraštruktúra pre alternatívne palivá, zaviedli vhodné označenia umožňujúce jednoduchú identifikáciu presného umiestnenia infraštruktúry pre alternatívne palivá.

10. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov zabezpečia, 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 1, 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 s minimálnou kapacitou 2 t/deň, vybavené dávkovačmi na tankovanie s tlakom minimálne 700 barov a v maximálnych rozstupoch 150 km pozdĺž základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T. Kvapalný vodík sa sprístupní na verejne prístupných čerpacích staniciach v maximálnych rozstupoch 450 km.

   Zabezpečia, aby bola do 31. decembra 2030 v každom mestskom uzle zriadená aspoň jedna verejne prístupná vodíková čerpacia stanica. Pre takéto čerpacie stanice sa vykoná analýza optimálneho umiestnenia, pri ktorej sa zváži najmä zriadenie takýchto staníc 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 a súhrnnej 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. V termináloch nákladnej dopravy prevádzkovatelia alebo vlastníci týchto verejne prístupných vodíkových čerpacích staníc zabezpečia, aby tieto stanice ponúkali aj tekutý vodík.

Článok 7

Vodíková čerpacia infraštruktúra

1. Od dátumu uvedeného v článku 24 musia všetci prevádzkovatelia verejne prístupných vodíkových čerpacích staníc, ktoré prevádzkujú, koncovým používateľom umožniť čerpanie ad hoc pomocou platobného nástroja, ktorý sa v Únii bežne používa. Na tento účel prevádzkovatelia vodíkových čerpacích staníc zabezpečia, aby všetky nimi prevádzkované vodíkové čerpacie stanice akceptovali 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.

   Ak prevádzkovateľ vodíkového čerpacieho miesta nie je vlastníkom tohto miesta, vlastník poskytne prevádzkovateľovi na základe ich vzájomnej dohody vodíkové čerpacie 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 relácie nabíjania všetky platné cenové informácie špecifické pre ich zamýšľanú operáciu nabíjania, 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 LNG pre vozidlá cestnej dopravy

Členské štáty do 1. januára 2025 zabezpečia zriadenie primeraného počtu verejne prístupných čerpacích miest LNG, aspoň pozdĺž základnej siete TEN-T, aby sa umožnila premávka ťažkých úžitkových motorových vozidiel s pohonom na LNG 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 zabezpečila minimálna úroveň pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné kontajnerové a osobné lode. Členské štáty na tento účel prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby do 1. januára 2030:

   a) námorné prístavy základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T, ktorých priemerný ročný počet zastavení námorných kontajnerových lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton v prístave za posledné tri roky prekročil 50, mali dostatočný elektrický výkon pobrežného zásobovania na uspokojenie aspoň 90 % tohto dopytu;

   b) námorné prístavy základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T, ktorých priemerný ročný počet zastavení námorných osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton v prístave za posledné tri roky prekročil 40, mali dostatočný elektrický výkon pobrežného zásobovania na uspokojenie aspoň 90 % tohto dopytu;

   c) námorné prístavy základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T, ktorých priemerný ročný počet zastavení osobných lodí iných než osobné lode ro-ro a vysokorýchlostné osobné plavidlá s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton v prístave za posledné tri roky prekročil 25, mali dostatočný elektrický výkon pobrežného zásobovania na uspokojenie aspoň 90 % tohto dopytu.

2. Pri určovaní počtu zastavení v prístave sa neberú do úvahy tieto zastavenia v prístave:

   a) zastavenia v prístave, kde je čas v kotvisku kratší než dve hodiny – vypočítané na základe hodiny odchodu a príchodu, ktoré sa monitorujú v súlade s článkom 14 návrhu nariadenia COM(2021) 562;

   b) zastavenia v prístave, pokiaľ ide o lode využívajúce technológie s nulovými emisiami, ako sa stanovuje v prílohe III k návrhu nariadenia COM(2021) 562;

   c) neplánované zastavenia v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchrany života na mori.

3. Ak sa námorný prístav základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T nachádza na ostrove, ktorý nie je priamo pripojený k elektrizačnej sústave, odsek 1 sa neuplatňuje, kým sa takéto pripojenie nedokončí alebo kým sa z čistých zdrojov energie nevytvorí dostatočná miestna kapacita výroby.

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.

Článok 11

Cieľové hodnoty dodávok LNG v námorných prístavoch

1. Členské štáty zabezpečia zriadenie primeraného počtu čerpacích miest LNG 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 LNG 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 riadiace orgány všetkých letísk základnej a súhrnnej siete TEN-T zabezpečili dodávanie elektriny stojacim lietadlám, a to:

   a) 1. januára 2025 na všetkých odletových bránach používaných v obchodnej leteckej doprave;

   b) 1. januára 2030 na všetkých vzdialených stanovištiach používaných v obchodnej leteckej doprave.

2. Členské štáty prijmú 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 z obnoviteľných zdrojov.

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.

   Daný národný politický rámec musí obsahovať aspoň tieto prvky:

   a) 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;

   b) 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;

   c) národné cieľové hodnoty a ciele zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá súvisiace s písmenami l), m), n), o) a p) tohto odseku, pre ktoré nie sú v tomto nariadení stanovené žiadne záväzné cieľové hodnoty;

   d) politiky a opatrenia potrebné na zabezpečenie dosiahnutia záväzných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v písmenách b) a c) tohto odseku;

   e) 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;

   f) opatrenia na podporu a uľahčenie zavádzania nabíjacích staníc pre ľahké vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá na súkromných miestach, ktoré nie sú prístupné verejnosti;

   g) opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských uzloch, najmä pokiaľ ide o verejne prístupné nabíjacie body;

   h) opatrenia na podporu dostatočného počtu verejne prístupných nabíjacích bodov na vysokovýkonné nabíjanie;

   i) opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby zavádzanie a prevádzka nabíjacích bodov vrátane geografického rozloženia nabíjacích bodov s obojsmerným nabíjaním prispievali k flexibilite energetického systému a k prieniku elektriny z obnoviteľných zdrojov do elektrizačnej sústavy;

   j) opatrenia na zabezpečenie toho, aby boli verejne prístupné nabíjacie body a čerpacie miesta prístupné pre staršie osoby, osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím, pričom musia byť v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v prílohách I a III k smernici 2019/882;

   k) opatrenia na odstránenie možných prekážok z hľadiska plánovania, povoľovania a obstarávania infraštruktúry pre alternatívne palivá;

   l) plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá na letiskách nad rámec dodávania elektriny stojacim lietadlám – najmä na čerpanie vodíka a elektrické nabíjanie lietadiel;

m) plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v námorných prístavoch, najmä pokiaľ ide o elektrinu a vodík, pre prístavné služby vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352[26];

n) plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v námorných prístavoch okrem LNG a pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné plavidlá – najmä pre vodík, amoniak a elektrinu;

o) plán zavádzania alternatívnych palív vo vnútrozemskej vodnej doprave – najmä pokiaľ ide o vodík a elektrinu;

p) plán zavádzania (vrátane cieľových hodnôt, kľúčových míľnikov a potrebného financovania) vodíkových vlakov alebo elektrických vlakov na batérie na tých úsekoch siete, ktoré nebudú elektrifikované.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa v národných politických rámcoch zohľadnili potreby rôznych druhov dopravy existujúcich na ich území vrátane druhov, v prípade ktorých existujú len obmedzené alternatívy k fosílnym palivám.

3. Členské štáty zabezpečia, aby národné politické rámce podľa potreby zohľadňovali záujmy regionálnych a miestnych orgánov, najmä pokiaľ ide o nabíjaciu a čerpaciu 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 národnom politickom rámci náležite zohľadní všetky odporúčania Komisie. Ak dotknutý členský štát nezohľadní niektoré odporúčanie alebo jeho podstatnú časť, musí Komisii poskytnúť písomné vysvetlenie.

[26] 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).

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 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. Regulačný orgán členského štátu najneskôr do 30. júna 2024 a potom pravidelne každé tri roky posúdi, ako by zavedenie a prevádzka nabíjacích bodov mohli umožniť elektrickým vozidlám ďalej prispievať k flexibilite 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. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty v prípade potreby prijmú 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 sietí 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 1. 30. júna 2024 a potom pravidelne každé tri 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 prijmú vhodné opatrenia na prispôsobenie dostupnosti a geografického rozloženia obojsmerných nabíjacích bodov na verejných aj súkromných pozemkoch a zahrnú ich do svojich správ o pokroku uvedených v odseku 1.

5. Komisia prijme 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 ods. 1 šesť mesiacov po dátume uvedenom v článku 24. 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 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 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 vydajú aktualizáciu svojich správ o pokroku do šiestich mesiacov od odporúčaní Komisie.

3. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o svojom posúdení správ o pokroku podľa článku 14 ods. 1 rok po predložení národných správ o pokroku členskými štátmi. Tá zahŕňa posúdenie týchto prvkov:

   a) pokrok dosiahnutý na úrovni členských štátov pri dosahovaní cieľových hodnôt a cieľov;

   b) koherentnosť rozvoja na úrovni Únie.

4. Na základe národných politických rámcov a národných správ o pokroku členských štátov v zmysle článku 13 ods. 1 a článku 14 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 LNG v námorných a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;

   f) počet verejne prístupných čerpacích miest LNG 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 a nabíjacie body pre železničnú dopravu.

Článok 16

Sledovanie pokroku

1. Členské štáty do 28. februára roka nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia 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. Ak zo správy uvedenej v odseku 1 tohto článku alebo z akýchkoľvek informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, vyplýva, že členskému štátu hrozí nedosiahnutie národných cieľových hodnôt v zmysle článku 3 ods. 1, Komisia môže na tento účel vydať zistenie a požiadať dotknutý členský štát, 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. Nápravné opatrenia musia zahŕňať dodatočné kroky, ktoré členský štát vykoná na dosiahnutie cieľových hodnôt podľa článku 3 ods. 1, 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 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 sa uvedú v návodoch na používanie motorových vozidiel, na čerpacích miestach a v nabíjacích bodoch, na motorových vozidlách a v predajniach motorových vozidiel na ich území. Táto požiadavka sa vzťahuje na všetky motorové vozidlá a návody na používanie motorových vozidiel, ak sa tieto motorové vozidlá uviedli na trh po 18. novembri 2016.

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 musí sa viditeľne umiestniť:

   a) na príslušné výdajné stojany a ich výdajné pištole na všetkých čerpacích miestach, a to od dátumu, keď sa palivá uvedú na trh; alebo

   b) 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, pokiaľ sa takéto motorové vozidlá uviedli na trh po 18. novembri 2016.

3. Keď sa ceny palív zobrazujú na čerpacej stanici, v náležitých prípadoch sa na informačné účely uvedie 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 na účely jednotného vykonávania odsekov 1 a 2:

a) poveriť ENO vypracovaním špecifikácií kompatibilného označovania;

b) prijať vykonávacie akty určujúce grafické vyjadrenie kompatibility (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 prijmú vykonávacie akty týkajúce sa označovania alebo sa v prípade potreby vypracujú nové európske normy pre alternatívne palivá, zodpovedajúce požiadavky na označovanie sa vzťahujú na všetky čerpacie miesta a nabíjacie body a motorové vozidlá v evidencii na území členských štátov od 24 mesiacov po danej aktualizácii alebo prijatí.

Článok 18

Ustanovenia o údajoch

1. Členské štáty vymenujú organizáciu pre registráciu identifikácií (ďalej len „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 uvedenom v článku 24.

2. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest alebo vlastníci týchto miest a bodov na základe vzájomnej dohody zabezpečia dostupnosť statických a dynamických údajov o infraštruktúre pre alternatívne palivá, ktorú prevádzkujú, a bezplatne tieto údaje sprístupnia prostredníctvom vnútroštátnych prístupových bodov. Poskytnú sa tieto typy údajov:

a) statické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch a čerpacích miestach, ktoré prevádzkujú:

i) geografická poloha daného nabíjacieho bodu alebo čerpacieho miesta;

ii) počet konektorov;

iii) počet parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím;

iv) kontaktné údaje vlastníka a prevádzkovateľa danej nabíjacej a čerpacej stanice;

b) ďalšie statické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch, ktoré prevádzkujú:

i) identifikačné kódy (ID) aspoň prevádzkovateľa daného nabíjacieho bodu a poskytovateľov služieb mobility, ktorí ponúkajú služby v tomto nabíjacom bode, v zmysle odseku 1;

ii) typ konektora;

iii) typ prúdu (AC/DC);

iv) výkon (kW);

c) dynamické údaje o všetkých nabíjacích bodoch a čerpacích miestach, ktoré prevádzkujú:

i) prevádzkový stav (v prevádzke/mimo prevádzky);

ii) dostupnosť (obsadené/voľné);

iii) cena ad hoc.

3. Členské štáty zabezpečia otvorenú a nediskriminačnú prístupnosť údajov pre všetky zainteresované strany prostredníctvom ich vnútroštátneho prístupového bodu v rámci uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ[27].

4. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 17 na:

a) doplnenie ďalších typov údajov k tým, ktoré sú uvedené v odseku 2;

b) špecifikáciu aspektov týkajúcich sa formátu, frekvencie a kvality poskytovaných údajov;

c) stanovenie podrobných postupov, ktoré umožnia poskytovanie a výmenu údajov požadovaných podľa odseku 2.

Článok 19

Spoločné technické špecifikácie

1. Nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel – s výnimkou bezdrôtových alebo indukčných jednotiek – ktoré boli zriadené alebo renovované od dátumu uvedeného v článku 24, musia spĺňať aspoň technické špecifikácie stanovené v bode 1.1 prílohy II.

2. Nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických vozidiel – s výnimkou bezdrôtových alebo indukčných jednotiek – ktoré boli zriadené alebo renovované od dátumu uvedeného v článku 24, musia spĺňať aspoň technické špecifikácie stanovené v bode 1.2 prílohy II.

3. Verejne prístupné vodíkové čerpacie miesta zriadené alebo renovované od dátumu uvedeného v článku 24 musia spĺňať technické špecifikácie stanovené v bodoch 3.1, 3.2, 3.3 a 3.4 prílohy II.

4. Zariadenia na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námornej doprave zriadené alebo renovované od dátumu uvedeného v článku 24 musia spĺňať technické špecifikácie stanovené v bodoch 4.1 a 4.2 prílohy II.

5. Čerpacie miesta CNG pre motorové vozidlá zriadené alebo renovované od dátumu uvedeného v článku 24 musia spĺňať technické špecifikácie stanovené v bode 8 prílohy 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 prijať delegované akty v súlade s článkom 17 na:

a) doplnenie tohto článku o spoločné technické špecifikácie s cieľom umožniť plnú technickú interoperabilitu nabíjacej a čerpacej infraštruktúry z hľadiska fyzických spojení a výmeny komunikácie v oblastiach uvedených v prílohe II;

[27] 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).

b) zmenu prílohy II s cieľom aktualizovať odkazy na normy uvedené v technických špecifikáciách stanovených v danej prílohe.

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 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.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov18 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.

3. Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.

Článok 22

Preskúmanie

Komisia do 31. decembra 2026 preskúma toto nariadenie a v prípade potreby predloží návrh na jeho zmenu.

Článok 23

1. Zrušenie Smernica 2014/94/EÚ sa zrušuje od dátumu 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*.

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

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*