

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/94/EÚ

z 22. októbra 2014

o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

(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 ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Komisia má vo svojom oznámení z 3. marca 2010 s názvom Európa 2020: stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu za cieľ zvýšiť konkurencieschopnosť a energetickú bezpečnosť efektívnejším využívaním zdrojov a energie.
- (2) V bielej knihe Komisie z 28. marca 2011 s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje sa vyzýva na zníženie závislosti dopravy od ropy. Tento cieľ treba dosiahnuť prostredníctvom celého radu politických iniciatív vrátane vypracovania stratégie pre udržateľné alternatívne palivá, ako aj pre príslušnú infraštruktúru. V bielej knihe Komisie sa tiež navrhuje zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050 o 60 % v porovnaní s úrovňou z roku 1990.
- (3) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES ⁽⁴⁾ sa stanovuje cieľ podielu energie z obnoviteľných zdrojov na dopravných palivách na trhu vo výške 10 %.
- (4) Po konzultáciách so zainteresovanými stranami a národnými odborníkmi, ako aj na základe odborných posudkov, ktoré sa odrazili v oznámení Komisie z 24. januára 2013 s názvom Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá, boli v súčasnosti ako hlavné alternatívne palivá s potenciálom dlhodobej náhrady ropy určené elektrická energia, vodík, biopalivá, zemný plyn a skvapalnený ropný plyn (LPG), a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie prostredníctvom napr. systémov dvojpalivových technológií.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 271, 19.9.2013, s. 111.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 280, 27.9.2013, s. 66.⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 15. apríla 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 29. septembra 2014.⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie a o zmene a doplnení a následnom zrušení smerníc 2001/77/ES a 2003/30/ES (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 16).

- (5) Zdroje energie sú všetky alternatívne zdroje energie pre dopravu, ako je elektrická energia a vodík, na ktorých uvoľňovanie nie je potrebné spaľovanie alebo oxidácia bez spaľovania.
- (6) Syntetické palivá nahrádzajúce motorovú naftu, benzín a letecké palivo možno vyrábať z rôznych surovín, premenou biomasy, plynu, uhlia alebo plastového odpadu na kvapalné palivá, metán a dimetyléter (DME). Syntetické parafrinické naftové palivá, ako sú napríklad hydrogenované rastlinné oleje (HVO) a nafta vyrobená Fischer-Tropschovou technológiou, sú zameniteľné a možno ich primiešavať do fosilnej motorovej nafty vo veľmi vysokých podieloch, prípadne ich možno v čistej forme používať vo všetkých existujúcich a budúcich vozidlách na naftu. Z tohto dôvodu sa uvedené palivá môžu distribuovať, skladovať a používať prostredníctvom existujúcej infraštruktúry. Syntetické palivá nahrádzajúce benzín, ako je napríklad metanol a iné alkoholy, možno zmiešavať s benzínom a z technického hľadiska používať vo vozidlách vybavených súčasnou technológiou, pokiaľ by sa na nej urobili drobné úpravy. Metanol sa tiež môže použiť vo vnútrozemskej vodnej doprave a v pobrežnej námornej doprave. Syntetické a parafrinické palivá majú potenciál znížiť využívanie zdrojov ropy v dodávkach energie pre dopravu.
- (7) LPG alebo autoplyn je alternatívne palivo, ktoré je vedľajším produktom rafinácie ropy a spracovávania zemného plynu, s menšou uhlíkovou stopou a výrazne nižšími emisiami znečisťujúcich látok ako tradičné palivá. Bio-LPG pochádzajúci z rôznych zdrojov biomasy by sa mal preukázať ako životaschopná technológia zo strednodobého až dlhodobého hľadiska. LPG možno využívať v cestnej doprave (pre osobné a nákladné automobily) na všetky vzdialenosti. Môže sa tiež použiť vo vnútrozemskej vodnej doprave a v pobrežnej námornej doprave. Infraštruktúra LPG je pomerne dobre rozvinutá a Únia už disponuje značným počtom čerpacích staníc (približne 29 000). Hoci rozmiestnenie týchto čerpacích staníc je nerovnomerné a vo viacerých krajinách sú iba málo rozšírené.
- (8) Bez toho, aby bolo dotknuté vymedzenie alternatívnych palív v tejto smernici, treba uviesť, že existujú ďalšie druhy čistých palív, ktoré môžu predstavovať prípadné alternatívy fosilných palív. Pri výbere nových druhov alternatívnych palív by sa mali zväziť sľubné výsledky, ktoré prináša výskum a vývoj. Mali by sa vypracovať normy a právne predpisy bez toho, aby sa uprednostnil ktorýkoľvek konkrétny druh technológií, s cieľom nebrániť ďalšiemu vývoju vedúcemu k využívaniu alternatívnych palív a nosičov energie.
- (9) V správe skupiny na vysokej úrovni CARS 21 zo 6. júna 2012 sa uvádza, že nedostatok harmonizovanej infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej únii brzdí uvádzanie vozidiel, ktoré využívajú alternatívne palivá, na trh a oddŕaľuje ich prínos pre životné prostredie. Vo svojom oznámení z 8. novembra 2012 s názvom CARS 2020: Akčný plán pre konkurencieschopný a udržateľný automobilový priemysel v Európe Komisia prijala hlavné odporúčania zo správy skupiny na vysokej úrovni CARS 21 a predložila akčný plán vychádzajúci z týchto odporúčaní. Táto smernica je jedným z kľúčových opatrení, pokiaľ ide o infraštruktúru pre alternatívne palivá, oznámených Komisiou.
- (10) Malo by sa zabrániť fragmentácii vnútorného trhu z dôvodu nekoordinovaného zavádzania alternatívnych palív na trh. Koordinované politické rámce všetkých členských štátov by preto mali zaisťovať dlhodobú bezpečnosť potrebnú pre súkromné a verejné investície do technológie vozidiel a palív a budovanie infraštruktúry, a to s dvojitým cieľom znížiť závislosť dopravy od ropy a zmierniť jej vplyv na životné prostredie. Členské štáty by mali preto vytvoriť vnútroštátne politické rámce zamerané na rast a stanoviť v nich národné ciele a zámery a podporné opatrenia na rozvoj trhu, pokiaľ ide o alternatívne palivá vrátane použitia nevyhnutnej infraštruktúry, ktorá sa musí zaviesť, a to v úzkej spolupráci s regionálnymi a miestnymi orgánmi a príslušným odvetvím a tiež s ohľadom na potreby malých a stredných podnikov. Členské štáty by mali v prípade potreby spolupracovať s ostatnými susednými členskými štátmi prostredníctvom konzultácií alebo spoločných politických rámcov na regionálnej alebo makroregionálnej úrovni najmä tam, kde sa vyžaduje kontinuita cezhraničného pokrytia infraštruktúrou pre alternatívne palivá alebo výstavba novej infraštruktúry v blízkosti štátnych hraníc vrátane rozličných možností nediskriminačného prístupu k nábíjacím a čerpacím staniciam. Koordinácia týchto národných politických rámcov a ich súdržnosť na úrovni Únie by sa mala podporiť spolupracou medzi členskými štátmi a vypracovaním posúdení a podávaním správ zo strany Komisie. V záujme uľahčenia podávania správ zo strany členských štátov o informáciách uvádzaných v prílohe I by Komisia mala prijať nezáväzné usmernenia.
- (11) Na uspokojovanie dlhodobých potrieb všetkých druhov dopravy je potrebný koordinovaný prístup. Politiky by sa predovšetkým mali opierať o vyžívanie alternatívnych palív, pričom by sa mali zameriavať na konkrétne potreby každého druhu dopravy. Pri vypracovávaní národných politických rámcov by sa mali zohľadniť potreby rôznych druhov dopravy na území dotknutých členských štátov vrátane tých druhov, v prípade ktorých existujú alternatívy k fosílnym palivám.
- (12) Vypracovanie a vykonávanie národných politických rámcov členských štátov by Komisia mala uľahčiť prostredníctvom výmen informácií a najlepších postupov medzi členskými štátmi.

- (13) V záujme podpory alternatívnych palív a rozvoja príslušnej infraštruktúry sa národné politické rámce môžu skladať z viacerých plánov, stratégií alebo inej plánovacej dokumentácie vypracovaných samostatne alebo integrovaným spôsobom, alebo v inej forme a na administratívnej úrovni podľa rozhodnutia členských štátov.
- (14) Palivá zaradené do národných politických rámcov by mali byť oprávnené na podporné opatrenia Únie a národné podporné opatrenia pre infraštruktúru alternatívnych palív, aby sa podpora z verejných zdrojov zamerala na koordinovaný rozvoj vnútorného trhu smerujúci k mobilite na úrovni celej Únie s využitím vozidiel a plavidiel s pohonom na alternatívne palivá.
- (15) Účelom tejto smernice nie je uvaliť na členské štáty ani regionálne či miestne orgány ďalšiu finančnú záťaž. Pre členské štáty by malo byť možné, aby pri vykonávaní tejto smernice využili celú škálu regulačných a neregulačných stimulov v úzkej spolupráci so subjektmi súkromného sektora, ktoré by mohli zohrávať vedúcu úlohu pri podpore rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá.
- (16) V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013⁽¹⁾, je vývoj nových technológií a inovácií, najmä pokiaľ ide o elimináciu emisií uhlíka z dopravy, oprávnený na financovanie z prostriedkov Únie. Uvedeným nariadením sa takisto ustanovuje dodatočné financovanie, ktoré sa má poskytnúť na opatrenia využívajúce synergie medzi minimálne dvoma odvetviami, na ktoré sa vzťahuje dané nariadenie (a to doprava, energetika a telekomunikácie). A napokon, Komisii pomáha koordinačný výbor Nástroja na prepájanie Európy (NPE) na účely koordinácie pracovných programov s cieľom umožniť viacsektorové výzvy na predkladanie návrhov v úsilí plne využívať prípadné synergie medzi týmito odvetviami. NPE tak prispeje k zavedeniu infraštruktúry pre alternatívne palivá.
- (17) Cez rámcový program Horizont 2020 zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1291/2013⁽²⁾ sa podporí aj výskum a inovácie v oblasti vozidiel na alternatívny pohon a súvisiacej infraštruktúry, najmä prostredníctvom spoločenskej výzvy Inteligentná, ekologická a integrovaná doprava. Tento osobitný zdroj financovania by mal tiež prispieť k rozvoju infraštruktúry pre alternatívne palivá a mal by sa v plnej miere považovať za dodatočnú príležitosť zabezpečiť udržateľný trh mobility v celej Únii.
- (18) S cieľom prilákať investície do udržateľnej dopravy a podporiť zavedenie neprerušovanej siete infraštruktúr pre alternatívne palivá v Únii by Komisia a členské štáty mali podporovať národné a regionálne rozvojové opatrenia v tejto oblasti. Mali by podnecovať výmeny najlepších postupov v oblasti zavádzania a správy infraštruktúry pre alternatívne palivá medzi miestnymi a regionálnymi rozvojovými iniciatívami a na tieto účely by mali podporiť využívanie európskych štrukturálnych a investičných fondov, najmä Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Kohézneho fondu.
- (19) Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá by sa mali realizovať v súlade s predpismi o štátnej pomoci ustanovenými v Zmluve o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Členské štáty môžu považovať za potrebné poskytnúť podporu prevádzkovateľom dotknutým touto smernicou v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci. Všetky národné opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá oznámené Komisii by sa mali bezodkladne posudzovať.
- (20) V usmerneniach transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) sa uznáva, že alternatívne palivá aspoň čiastočne slúžia ako náhrada za fosílny zdroj ropy v dodávkach energie pre dopravu, prispievajú k eliminácii emisií uhlíka v tomto odvetví a vylepšujú environmentálne správanie odvetvia dopravy. V usmerneniach TEN-T sa v súvislosti s novými technológiami a inováciami požaduje, aby sa v sieti TEN-T umožnila eliminácia emisií uhlíka vo všetkých druhoch dopravy prostredníctvom podpory energetickej účinnosti, ako aj zavádzaním alternatívnych systémov pohonu a poskytnutím príslušnej infraštruktúry. V usmerneniach pre sieť TEN-T sa tiež vyžaduje, aby vnútrozemské a námorné prístavy, letiská a cesty základnej siete TEN-T zriadenej nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013⁽³⁾ (ďalej len „základná sieť TEN-T“) zabezpečovali dostupnosť alternatívnych palív.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1291/2013 z 11. decembra 2013, ktorým sa zriaďuje program Horizont 2020 – rámcový program pre výskum a inováciu (2014 – 2020) a zrušuje rozhodnutie č. 1982/2006/ES (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 104).

⁽³⁾ 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).

V rámci NPE, ktorý je nástrojom na financovanie sietí TEN-T, sa oprávňuje udeľovanie grantov na zavádzanie týchto nových technológií a inovácií vrátane infraštruktúry pre alternatívne čisté palivá v základnej sieti TEN-T. Okrem toho bude na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne čisté palivá do širšej globálnej siete možné získať finančnú pomoc z NPE vo forme obstarávania a finančných nástrojov, ako sú dlhopisy na projekty.

- (21) Biopalivá, ako sú vymedzené v smernici 2009/28/ES, sú momentálne najvýznamnejším druhom alternatívnych palív a ich celkový podiel spotrebovaný v doprave Únie dosiahol 4,7 % v roku 2011. Pokiaľ sa vyrábajú udržateľným spôsobom, môžu tiež prispievať k výraznému zníženiu celkových emisií CO₂. Mohli by poskytovať ekologickú energiu pre všetky formy dopravy.
- (22) Chýbajúci harmonizovaný rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej únii bráni rozvoju úspor z rozsahu na strane ponuky a mobility na úrovni celej Únie na strane dopytu. Musia sa vybudovať nové siete infraštruktúry, napríklad pre elektrickú energiu, zemný plyn (skvapalnený zemný plyn (LNG) a stlačený zemný plyn (CNG)) a v prípade potreby pre vodík. Je dôležité uznať rôzne fázy vývoja v prípade každej technológie palív a súvisiacich infraštruktúr vrátane vyspelosti obchodných modelov pre súkromných investorov a dostupnosť alternatívnych palív a ich akceptáciu zo strany používateľov. Mala by sa zaručiť technologická neutralita a národné politické rámce by mali náležite zohľadniť požiadavku podpory komerčného rozvoja alternatívnych palív. Navyše pri vypracovaní národných politických rámcov by sa mala zohľadniť hustota obyvateľstva a geografické charakteristiky.
- (23) Elektrická energia má potenciál zvýšiť energetickú efektívnosť cestných vozidiel a prispieť k zníženiu emisií CO₂ v doprave. Ide o zdroje energie nevyhnutný na účely zavádzania elektrických vozidiel vrátane vozidiel kategórie L, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽¹⁾ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013⁽²⁾, čo môže prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia a zníženiu hluku v mestských/prímestských aglomeráciách a iných husto osídlených oblastiach. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa verejne prístupné nabíjacie stanice pre elektrické vozidlá budovali s dostatočným pokrytím, čo umožní premávku elektrických vozidiel minimálne v rámci mestských/prímestských aglomerácií a iných husto osídlených oblastí a v prípade potreby v sieťach určených členskými štátmi. Počet takýchto nabíjacích miest by sa mal stanoviť s prihliadnutím na odhadovaný počet elektrických vozidiel v evidencii každého členského štátu do konca roku 2020. Orientačne by mal primeraný priemerný počet nabíjacích staníc predstavovať pomer aspoň jednej nabíjacej stanice na desať áut, a to aj pri zohľadnení druhu áut, technológie nabíjania a dostupných súkromných nabíjacích staníc. Primeraný počet verejne prístupných nabíjacích staníc by sa mal umiestniť predovšetkým v priestoroch staníc verejnej dopravy, ako sú napríklad terminály pre cestujúcich v prístavoch, letiská alebo železničné stanice. Súkromní vlastníci elektrických vozidiel sú do veľkej miery závislí od prístupu k nabíjacím staniciam na spoločných parkoviskách, napríklad pri bytových domoch a administratívnych a obchodných budovách. Verejné orgány by mali prijať opatrenia, ktoré budú používateľom takýchto vozidiel nápomocné tým, že sa nimi zaistí, aby staviteľia a správcovia budov zabezpečili vhodnú infraštruktúru s dostatočným počtom nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá.
- (24) Členské štáty by mali zabezpečiť vybudovanie verejne prístupnej infraštruktúry na dodávku elektrickej energie pre motorové vozidlá. Na stanovenie primeraného počtu verejne prístupných nabíjacích staníc v národných politických rámcoch by pre členské štáty malo byť možné, aby pri rozhodovaní o zameraní výstavby na stanice na bežné alebo vysokovýkonné nabíjanie zohľadnili počet existujúcich verejne prístupných nabíjacích staníc na svojom území a ich špecifikáciu.
- (25) Elektromobilita predstavuje rýchlo sa rozvíjajúcu oblasť. Súčasná technológia v oblasti nabíjacieho rozhrania zahŕňajú káblové konektory, je však potrebné vziať do úvahy aj budúce technológie rozhrania, napríklad bezdrôtové nabíjanie alebo výmenu batérií. Pomocou právnych predpisov je potrebné zabezpečiť uľahčenie technologickej inovácie. Táto smernica by sa preto mala podľa potreby aktualizovať s cieľom prihliadnuť na budúce štandardy pre technológie ako je bezdrôtové nabíjanie a výmena batérií.
- (26) Medzi verejne prístupné nabíjacie alebo čerpacie stanice môžu patriť napríklad nabíjacie alebo čerpacie stanice v súkromnom vlastníctve alebo zariadenia verejne prístupné prostredníctvom registračných kariet alebo poplatkov, nabíjacie alebo čerpacie stanice v rámci car-sharingových systémov, ktoré zabezpečujú prístup používateľom – tretím stranám – formou predplatného, alebo nabíjacie alebo čerpacie stanice na verejných parkoviskách. Nabíjacie alebo čerpacie stanice, ktoré súkromným používateľom umožňujú fyzický prístup prostredníctvom autorizácie alebo predplatného, by sa mali považovať za verejne prístupné nabíjacie alebo čerpacie stanice.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkolek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52).

- (27) Elektrická energia a vodík sú mimoriadne atraktívne zdroje energie na účely zavádzania elektrických vozidiel/vozidiel na vodíkové palivové články a vozidiel kategórie L v mestských/prímestských aglomeráciách a iných husto osídlených oblastiach, čo môže prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia a zníženiu hluku. Elektromobilita významne prispieva k dosiahnutiu ambiciózných cieľov Únie v oblasti klímy a energetiky, ktoré sa majú dosiahnuť do roku 2020. V smernici 2009/28/ES, ktorú členské štáty transponovali do 5. decembra 2010, sa skutočne stanovujú pre všetky členské štáty záväzné ciele pre podiel energie z obnoviteľných zdrojov, a to v snahe dosiahnuť cieľ Únie do roku 2020, ktorým je aspoň 20 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov a osobitne v odvetví dopravy 10 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov.
- (28) Za predpokladu zachovania technickej a finančnej únosnosti by sa v rámci nabíjania elektrických vozidiel na nabíjajúcich staniciach mali používať inteligentné meracie systémy s cieľom prispievať k stabilite elektrizačnej sústavy nabíjaním batérií zo siete v čase malého celkového dopytu po elektrickej energii a umožňovať bezpečné a flexibilné spracovanie dát. Z dlhodobého hľadiska by sa tým tiež umožnilo, aby elektrické vozidlá dodávali elektrickú energiu z batérií späť do siete v čase veľkého celkového dopytu po elektrickej energii. Inteligentné meracie systémy vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/27/EÚ ⁽¹⁾ poskytujú údaje v reálnom čase, ktoré sú potrebné na zabezpečenie stability siete a podporu racionálneho využívania služieb nabíjania. Inteligentné meracie systémy poskytujú presné a transparentné informácie o cenách a dostupnosti služieb nabíjania a tak stimulujú nabíjanie v dobe „mimo špičky“, teda v čase malého všeobecného dopytu po elektrickej energii a nízkych cien za elektrickú energiu. Využitím inteligentných meracích systémov sa optimalizuje nabíjanie, čo vytvára prínos pre elektrizačnú sústavu a spotrebiteľov.
- (29) Pokiaľ ide o nabíjacie stanice pre elektrické vozidlá, ktoré nie sú verejne prístupné, členské štáty by sa mali usilovať preskúmať technickú a finančnú realizovateľnosť zosúladenia s plánmi zavádzania inteligentných meracích prístrojov na základe záväzkov podľa prílohy I.2 k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/72/ES ⁽²⁾. Prevádzkovatelia distribučných sústav zohrávajú vo vzťahu k nabíjajúcim staniciam dôležitú úlohu. Pri vykonávaní svojich úloh by prevádzkovatelia distribučných sústav, z ktorých môžu byť niektorí súčasťou vertikálne integrovaného podniku vlastniaceho alebo prevádzkujúceho nabíjacie stanice, mali na nediskriminačnom základe spolupracovať s akýmkoľvek inými majiteľmi alebo prevádzkovateľmi nabíjajúcich staníc, a predovšetkým im poskytovať informácie potrebné na účinný prístup do sústavy a jej využívanie.
- (30) Pri rozvoji infraštruktúry pre elektrické vozidlá by mal v rámci jej interakcie s elektrizačnou sústavou, ako aj v rámci politiky Únie v oblasti elektrickej energie existovať súlad so zásadami stanovenými v smernici 2009/72/ES. Zriaďovanie a prevádzka nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá by sa mali rozvíjať ako trh otvorený konkurencii, na ktorý majú prístup všetky strany so záujmom na zavádzaní alebo prevádzkovaní nabíjajúcich infraštruktúr.
- (31) Dodávatelia elektrickej energie Únie by mali mať prístup k nabíjajúcim staniciam bez toho, aby tým boli dotknuté odchýlky podľa článku 44 smernice 2009/72/ES.
- (32) Komisia v roku 2010 udelila mandát (M468) európskym normalizačným organizáciám (ENO) na vydanie nových alebo preskúmanie existujúcich noriem s cieľom zabezpečiť interoperabilitu a prepojitelnosť medzi odbernými miestami a nabíjačkami elektrických vozidiel. CEN/Cenelec zriadila osobitnú skupinu, ktorá uverejnila správu v októbri 2011. Správa síce ponúkala niekoľko odporúčaní, nepodarilo sa však dosiahnuť zhodu, pokiaľ ide o výber jedného štandardného rozhrania. Preto je potrebné ďalšie politické opatrenie s cieľom poskytnúť autorsky nechránené riešenie zabezpečujúce interoperabilitu v rámci Únie.
- (33) Rozhranie na nabíjanie elektrických vozidiel by mohlo zahŕňať niekoľko zásuvkových výstupov alebo konektorov pre vozidlá, pokiaľ jeden z nich spĺňa technické požiadavky stanovené v tejto smernici, čím by sa umožnilo viacnormové nabíjanie. Avšak výber spoločných konektorov podľa tejto smernice v rámci Únie pre elektrické vozidlá (Typ 2 a Combo 2) by nemal poškodiť členské štáty, ktoré už investovali do zavádzania ďalších štandardizovaných technológií nabíjajúcich staníc, a nemal by sa vzťahovať na existujúce nabíjacie stanice vybudované pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Elektrické vozidlá, ktoré boli v prevádzke ešte pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, by malo byť možné nabíjať, a to aj ak boli projektované na nabíjanie na nabíjajúcich staniciach, ktoré nespĺňajú technické špecifikácie stanovené v tejto smernici. Výber zariadenia do nabíjajúcich staníc pre bežné a vysokovýkonné nabíjanie by mal spĺňať platné osobitné bezpečnostné požiadavky na národnej úrovni.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/27/EÚ z 25. októbra 2012 o energetickej efektívnosti, ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 2009/125/ES a 2010/30/EÚ a ktorou sa zrušujú smernice 2004/8/ES a 2006/32/ES (Ú. v. EÚ L 315, 14.11.2012, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/72/ES z 13. júla 2009 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou, ktorou sa zrušuje smernica 2003/54/ES (Ú. v. EÚ L 211, 14.8.2009, s. 55).

- (34) Pobrežné zariadenia na výrobu elektrickej energie môžu slúžiť námornej a vnútrozemskej vodnej doprave na zásobovanie ekologickou elektrickou energiou najmä v námorných a vnútrozemských prístavoch s nízkou kvalitou ovzdušia a vysokou hladinou hluku. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou môže prispievať k zmierneniu vplyvu námorných lodí alebo plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy na životné prostredie.
- (35) Normalizácia pobrežného zásobovania elektrickou energiou by nemala brániť využívaniu systémov uvedených do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Členské štáty by mali predovšetkým umožniť údržbu a modernizáciu existujúcich systémov v záujme zabezpečenia ich efektívneho využívania počas celej doby životnosti, a to bez toho, aby museli v plnej miere spĺňať technické špecifikácie stanovené v tejto smernici.
- (36) Zásobovanie stacionárnych lietadiel elektrickou energiou na letiskách môže znížiť spotrebu paliva a hlučnosť, zlepšiť kvalitu ovzdušia a obmedziť dôsledky zmeny klímy. Preto by členské štáty mali zabezpečiť, aby sa v ich národných politických rámcoch zohľadnila potreba inštalovať zariadenia na dodávku elektrickej energie na letiskách.
- (37) Motorové vozidlá na vodíkový pohon vrátane vozidiel kategórie L na vodíkový pohon sú v súčasnosti veľmi málo rozšírené na trhu, ale budovanie dostatočnej infraštruktúry čerpacích staníc vodíka je dôležité, aby sa umožnilo zavádzanie motorových vozidiel na vodíkový pohon v širšom rozsahu.
- (38) Členské štáty, ktoré sa rozhodnú do svojich národných politických rámcov zahrnúť čerpacie stanice vodíka, by mali zabezpečiť vybudovanie verejne dostupnej infraštruktúry na zásobovanie motorových vozidiel vodíkom, ktorá zaistí premávku motorových vozidiel na vodíkový pohon v sieťach určených členskými štátmi. V prípade potreby by sa do úvahy mali zahrnúť cezhraničné prepojenia s cieľom umožniť premávku motorových vozidiel na vodíkový pohon v celej únii.
- (39) Pokiaľ ide o vozidlá s pohonom na zemný plyn, v únii je v súčasnosti v prevádzke približne 3 000 čerpacích staníc. Ďalšie čerpacie stanice by sa mohli zriadiť a zásobovať z existujúcej dobre rozvinutej oblasti, ktorá pokrýva distribučnú sieť zemného plynu v únii za predpokladu, že kvalita plynu bude vhodná na použitie vo vozidlách s pohonom na zemný plyn využívajúcich súčasnú a pokročilú technológiu. Súčasná distribučná sieť zemného plynu by sa mohla doplniť o miestne čerpacie stanice využívajúce biometán z miestnej produkcie.
- (40) Spoločná infraštruktúra pre zemný plyn si vyžaduje spoločné technické špecifikácie pre jej hardvér, ako aj pre kvalitu plynu. Kvalita zemného plynu používaného v únii závisí od jeho pôvodu, zložiek, napríklad biometán zmiešaný so zemným plynom, a od spôsobu zaobchádzania so zemným plynom v distribučnom reťazci. Rozšírenie technických charakteristík by tak mohlo brániť optimálnemu využitiu motorov a znižovať ich energetickú efektívnosť. V tejto súvislosti pripravuje technický výbor CEN/TC 408 – Projektový výbor pripravuje súbor špecifikácií kvality týkajúcich sa zemného plynu používaného v doprave a dodávania biometánu do distribučnej siete zemného plynu.
- (41) Členské štáty by mali prostredníctvom svojich národných politických rámcov zabezpečiť vybudovanie primeraného počtu verejne dostupných čerpacích staníc na zásobovanie motorových vozidiel plyným CNG alebo stlačeným biometánom s cieľom zabezpečiť premávku motorových vozidiel s pohonom na CNG v mestských/prímestských aglomeráciách a iných husto obývaných oblastiach, ako aj v celej únii, a to aspoň v rámci existujúcej základnej siete TEN-T. Členské štáty by pri budovaní svojich sietí na zásobovanie motorových vozidiel CNG mali zabezpečiť zavedenie verejne prístupných čerpacích staníc s prihliadnutím na minimálny dojazd motorových vozidiel s pohonom na CNG. Potrebná priemerná vzdialenosť medzi čerpacími stanicami by mala byť približne 150 km. Na zaistenie fungovania trhu a jeho interoperability by mali všetky čerpacie stanice CNG pre motorové vozidlá poskytovať plyn v kvalite potrebnej na jeho používanie vo vozidlách s pohonom na CNG so súčasnou a pokročilou technológiou.
- (42) LNG je atraktívne alternatívne palivo pre plavidlá, ktoré majú spĺňať požiadavky na zníženie obsahu síry v palivách pre námornú dopravu v oblastiach kontroly emisií SO_x, čo sa týka polovice lodí v európskej pobrežnej námornej doprave, ako je to stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/33/EÚ⁽¹⁾. Základná sieť čerpacích staníc LNG v námorných a vnútrozemských prístavoch by mala byť k dispozícii najneskôr do konca roka 2025, v prípade plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy najneskôr do konca 2030. Čerpacie stanice LNG zahŕňajú okrem iného terminály LNG, nádrže, mobilné zásobníky, plavidlá na prepravu palív a nákladné člny. Počiatočné zameranie na základnú sieť by nemalo vylúčiť možnosť, aby bol LNG v dlhodobejšom horizonte prístupný aj v prístavoch mimo základnej siete, najmä v prístavoch, ktoré sú dôležité pre plavidlá nevykonávajúce

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/33/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o obsah síry v lodných palivách (Ú. v. EÚ L 327, 27.11.2012, s. 1).

dopravné činnosti. Rozhodnutie o umiestnení čerpacích staníc LNG v prístavoch by malo vychádzať z analýzy nákladov a prínosov vrátane posúdenia prínosov pre životné prostredie. Mali by sa zohľadniť aj príslušné ustanovenia o bezpečnosti. Zavedením infraštruktúry pre LNG stanovenej v tejto smernici by sa nemal obmedzovať vývoj ďalších potenciálnych budúcich energeticky účinných alternatívnych palív.

- (43) Komisia a členské štáty by sa mali usilovať o úpravu Európskej dohody o medzinárodnej preprave nebezpečného tovaru po vnútrozemských vodných cestách uzavretej 26. mája 2000 v Ženeve v znení zmien (ADN) s cieľom umožniť veľkoobjemovú prepravu LNG po vnútrozemských vodných cestách. Zmeny, ktoré to bude mať za následok, by sa mali uplatniť na všetky druhy dopravy na území Únie úpravou oddielu III.1 prílohy III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES ⁽¹⁾. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/87/ES ⁽²⁾ by sa v prípade potreby mala zmeniť tak, aby umožnila efektívne a bezpečné využívanie LNG na pohon plavidiel na vnútrozemských vodných cestách. Navrhované zmeny by nemali byť v rozpore s ustanoveniami ADN uplatniteľné na území Únie na základe oddielu III.1 prílohy III k smernici 2008/68/ES.
- (44) Členské štáty by mali zabezpečiť primeranú distribučnú sústavu medzi skladovacími a čerpacími stanicami LNG. V prípade cestnej dopravy má dostupnosť a geografické umiestnenie prečerpávacích staníc pre cisternové vozidlá na prevoz LNG zásadný význam pre rozvoj hospodársky udržateľnej mobility LNG.
- (45) LNG vrátane skvapalneného biometánu by mohol rovnako predstavovať nákladovo efektívnu technológiu umožňujúcu ťažkým úžitkovým vozidlám spĺňať prísne limity znečisťujúcich emisií podľa noriem Euro VI, ako sa uvádza v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ⁽³⁾.
- (46) Základná sieť TEN-T by mala byť základom pre zavádzanie infraštruktúry LNG, pretože pokrýva hlavné dopravné toky a umožňuje získať prínosy vyplývajúce z používania siete. Členské štáty by pri vytváraní svojich sietí na zásobovanie ťažkých úžitkových motorových vozidiel LNG mali zabezpečiť zavedenie verejne prístupných čerpacích staníc, aspoň v rámci základnej siete TEN-T, v primeraných vzdialenostiach s prihliadnutím na minimálny dojazd ťažkých úžitkových motorových vozidiel s pohonom na LNG. Potrebná priemerná vzdialenosť medzi čerpacími stanicami by mala byť približne 400 km.
- (47) Zavedenie čerpacích staníc LNG aj CNG by sa malo náležite koordinovať s realizáciou základnej siete TEN-T.
- (48) Verejne prístupné čerpacie stanice LNG a CNG by mali byť v primeranom počte zavedené do 31. decembra 2025 aspoň v rámci základnej siete TEN-T, ktorá bude existovať k danému dátumu, a po uvedenom dátume v ďalších častiach základnej siete TEN-T, ktoré sa sprístupnia vozidlám.
- (49) Vzhľadom na zvyšujúcu 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 staniách a o kompatibilitu ich vozidiel s rôznymi palivami alebo nabíjacími stanicami dostupnými na trhu Únie bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES ⁽⁴⁾. Členské štáty by mali mať možnosť sa rozhodnúť, že takéto informačné opatrenia vykonajú aj v súvislosti s vozidlami, ktoré už sú v prevádzke.
- (50) V prípade, že na dané alternatívne palivo sa nevzťahuje žiadna európska norma, malo by sa členským štátom umožniť použiť na informácie pre spotrebiteľov a označovanie iné normy.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/87/ES z 12. decembra 2006, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby a ktorou sa zrušuje smernica Rady 82/714/EHS (Ú. v. EÚ L 389, 30.12.2006, s. 1).

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 98/70/ES, pokiaľ ide o kvalitu automobilového benzínu, motorovej nafty a plynového oleja a zavedenie mechanizmu na monitorovanie a zníženie emisií skleníkových plynov, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o kvalitu paliva využívaného v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, a zrušuje smernica 93/12/EHS (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 88).

- (51) Pre používateľov vozidiel môžu byť jasné a ľahko porovnateľné informácie o cenách jednotlivých palív, ktoré môže byť dôležité pre umožnenie lepšieho zhodnotenia relatívnych nákladov na jednotlivé palivá dostupné na trhu. V rámci uvádzania cien palív na čerpacích staniciach, najmä v prípade zemného plynu a vodíka, by preto malo byť možné na informačné účely uvádzať porovnanie jednotkovej ceny s tradičnými palivami, napríklad v podobe „ekvivalent 1 litra benzínu“.
- (52) Vzhľadom na zvyšujúcu rôznorodosť druhov palív pre motorové vozidlá je potrebné poskytnúť používateľom vozidiel informácie o geografickej polohe verejne dostupných čerpacích a nabíjajúcich staníc alternatívnych palív, ktoré patria do pôsobnosti tejto smernice. Preto by spoločnosti alebo internetové stránky mali tieto informácie poskytovať tak, aby boli otvorené a nediskriminačne prístupné všetkým používateľom.
- (53) Pre vytváranie politík na základe faktov na všetkých úrovniach je obzvlášť dôležité získavať najlepšie postupy a koordinované údaje prostredníctvom monitorovacích činností, ako sú portál ekologických vozidiel a európske monitorovacie stredisko pre elektromobilitu.
- (54) Kľúčové informácie o dostupnosti nabíjajúcich a čerpacích staníc by sa spolu s ďalšími informáciami potrebnými z hľadiska mobility na úrovni celej Únie mali v prípade potreby zahrnúť do informačných služieb o doprave a cestovaní ako súčasť inteligentného dopravného systému.
- (55) S cieľom zabezpečiť prispôsobenie ustanovení tejto smernice rozvoju trhu a technickému pokroku by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o technické špecifikácie čerpacích a nabíjajúcich staníc a príslušné normy. Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, so zreteľom na prijatie delegovaných aktov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov Komisia zabezpečí paralelné, včasné a primerané postúpenie relevantných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (56) 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. Únia by preto mala zabezpečiť, aby boli technické špecifikácie v námornej doprave prijaté podľa tejto smernice v súlade s medzinárodnými pravidlami, ktoré prijala IMO.
- (57) Technické špecifikácie pre interoperabilitu nabíjajúcich a čerpacích staníc by sa mali stanoviť v európskych alebo medzinárodných normách. Európske organizácie pre normalizáciu by mali prijať európske normy v súlade s článkom 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 ⁽¹⁾, a tieto normy by mali vychádzať z platných medzinárodných noriem alebo prípadne z prebiehajúcej práce na medzinárodných normách. V prípade noriem, ktoré zatiaľ neboli prijaté, by sa práca mala opierať o tieto normy vo vývoji: „usmernenia pre systémy a zariadenia určené na dodávanie LNG ako paliva plavidlám“ (ISO/DTS 18683), „čerpacie stanice pre zemný plyn – LNG stanice pre plnenie vozidiel“ (ISO/DIS 16924) a „čerpacie stanice pre zemný plyn – CNG stanice pre plnenie vozidiel“ (ISO/DIS 16923). Komisia by mala byť splnomocnená aktualizovať prostredníctvom delegovaných aktov odkazy na technické špecifikácie uvedené v európskych alebo medzinárodných normách.
- (58) Pri uplatňovaní tejto smernice by Komisia mala uskutočňovať konzultácie s príslušnými skupinami expertov vrátane minimálne s európskou skupinou expertov pre budúce dopravné palivá, ktorá sa skladá z odborníkov z priemyselného odvetvia a občianskej spoločnosti, ako aj so spoločnou odbornou skupinou pre dopravu a životné prostredie, ktorá zoskupuje odborníkov z členských štátov.
- (59) Komisia zriadila skupinu expertov pod názvom Európske fórum pre udržateľnú lodnú dopravu (ESSF), ktorá má za úlohu pomáhať Komisii realizovať činnosti Únie v oblasti udržateľnosti námornej dopravy. V rámci ESSF sa založila podskupina pre námorný LNG s mandátom navrhnúť ESSF vypracovanie noriem alebo pravidiel pre námorný LNG ako paliva pre lode, ktoré zahrnú technické, prevádzkové, bezpečnostné, ochranné, vzdelávacie

⁽¹⁾ 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).

a environmentálne aspekty čerpania LNG. Zriadil sa Výbor na vytvorenie technických noriem (CESTE) s cieľom riešiť technické normy v oblasti vnútrozemskej plavby. Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím delegovaných aktov týkajúcich sa požiadaviek súvisiacich s čerpaním LNG a s tým súvisiacich bezpečnostných aspektov uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane skupín ESSF a CESTE.

- (60) Riešenie všetkých záležitostí týkajúcich sa vnútrozemskej plavby patrí do právomoci medzinárodnej organizácie s názvom Ústredná komisia pre plavbu na Rýne (CCNR). Zabezpečenie a rozvoj voľnej plavby po Dunaji patrí do právomoci medzinárodnej medzivládnej organizácie Dunajská komisia. Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím delegovaných aktov o vnútrozemskej plavbe uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane s CCNR a Dunajskou komisiou.
- (61) Keď záležitosti týkajúce sa tejto smernice s výnimkou jej vykonávania alebo porušení skúmajú experti pôsobiaci ako skupiny expertov, Európsky parlament by mal dostať všetky informácie a dokumentáciu a v prípade potreby pozvanie na účasť na príslušných zasadnutiach.
- (62) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na stanovenie spoločných postupov a špecifikácií. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (63) Aby sa zabezpečilo, že alternatívne palivá pre dopravu sú poskytované v kvalite požadovanej pre použitie v motoroch využívajúcich súčasne a budúce technológie a že ponúkajú environmentálne vlastnosti na vysokej úrovni ho v súvislosti s emisiami CO₂ a iných znečisťujúcich látok, Komisia by mala monitorovať ich uvádzanie na trh. Na tento účel by v prípade potreby Komisia mala navrhovať potrebné právne opatrenia na zabezpečenie harmonizovanej vysokej úrovne kvality palív v celej Únii.
- (64) V záujme dosiahnuť čo najširšie využitie alternatívnych palív v doprave pri súčasnom zabezpečení technologickej neutrality a na účely podpory udržateľnej elektromobility v celej Únii by Komisia v prípade, že to považuje za vhodné, mala prijať vhodné opatrenia, ako je napríklad prijatie akčného plánu na vykonávanie stratégie ustanovenej v oznámení s názvom Čistá energia pre dopravu: európska alternatíva pre stratégiu dopravných palív. Na tento účel by Komisia mohla zohľadniť jednotlivé potreby a vývoj trhu v členských štátoch.
- (65) Keďže cieľ tejto smernice, a to podporu rozsiahleho rozvoja trhu s alternatívnymi palivami nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov potreby činnosti s cieľom uspokojiť dopyt po kritickom množstve vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, a ktorý európskemu priemyslu umožní nákladovo efektívny vývoj, 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 táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

Touto smernicou sa zriaďuje spoločný rámec opatrení na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii s cieľom minimalizovať závislosť od ropy a zmierniť vplyv dopravy na životné prostredie. V tejto smernici sa stanovujú minimálne požiadavky na výstavbu infraštruktúry pre alternatívne palivá, vrátane nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá a čerpacích staníc zemného plynu (LNG a CNG) a vodíka, ktoré sa majú vykonať prostredníctvom národných politických rámcov členských štátov, ako aj spoločných technických špecifikácií týkajúcich sa takýchto nabíjajúcich a čerpacích staníc a požiadaviek týkajúcich sa informácií pre používateľov.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „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 charakteristiky odvetvia dopravy. Okrem iného medzi ne patria:
 - elektrická energia,
 - vodík,
 - biopalivá podľa vymedzenia v článku 2 bode i) smernice 2009/28/ES,
 - syntetické a parafinické palivá,
 - zemný plyn vrátane biometánu v plynnej forme (stlačený zemný plyn – (CNG)) a v kvapalnej forme (skvapalnený zemný plyn – (LNG)) a
 - skvapalnený ropný plyn (LPG);
2. „elektrické vozidlo“ je motorové vozidlo vybavené hnacou jednotkou, ktorá sa skladá minimálne z jedného neperiférneho elektrického motora v úlohe meniča energie s nabíjateľným systémom uchovávaní elektrickej energie, ktorý možno externe nabíjať;
3. „nabíjacia stanica“ je rozhranie, ktoré v určitom čase umožňuje nabíjanie jedného elektrického vozidla alebo výmenu batérie jedného elektrického vozidla;
4. „nabíjacia stanica na bežné nabíjanie“ je nabíjacia stanica, ktorá zabezpečuje prenos elektriny do elektrického vozidla s výkonom do 22 kW, s výnimkou zariadení s výkonom do 3,7 kW, ktoré sú umiestnené v domácnostiach alebo ktorých základným účelom nie je nabíjanie elektrických vozidiel a ktoré nie sú verejne prístupné;
5. „nabíjacia stanica na vysokovýkonné nabíjanie“ je nabíjacia stanica, ktorá zabezpečuje prenos elektriny do elektrického vozidla s výkonom vyšším ako 22 kW;
6. „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je dodávanie elektrickej energie prostredníctvom normalizovaného rozhrania z pobrežných zariadení pre kotviace námorné lode alebo plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy;
7. „verejne prístupná nabíjacia alebo čerpacia stanica“ je nabíjacia alebo čerpacia stanica zabezpečujúca dodávku alternatívneho paliva a poskytujúca nediskriminačný prístup pre používateľov v celej Únii. Podmienky schvaľovania, používania a platby sa môžu v rámci nediskriminačného prístupu líšiť;
8. „čerpacia stanica“ je čerpacie zariadenie poskytujúce palivo akéhokoľvek druhu s výnimkou LNG, a to prostredníctvom pevne osadených alebo mobilných zariadení;
9. „čerpacia stanica LNG“ je čerpacie zariadenie poskytujúce LNG, ktoré tvorí pevne osadené alebo mobilné zariadenie, pobrežné zariadenie alebo iný systém.

Článok 3

Národné politické rámce

1. Každý členský štát prijme národný politický rámec pre rozvoj trhu pokiaľ ide o alternatívne palivá v odvetví dopravy a rozvoj príslušnej infraštruktúry. Obsahuje aspoň tieto prvky:
 - posúdenie súčasného stavu a budúceho rozvoja trhu pokiaľ ide o alternatívne palivá v odvetví dopravy, a to aj vzhľadom na ich možné súbežné a kombinované použitie, a rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá s prípadným zohľadnením cezhraničnej kontinuity,

- národné ciele a zámery podľa článku 4 ods. 1, 3, 5, článku 6 ods. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 a v prípade potreby článku 5 ods. 1 pre zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá. Tieto národné ciele a zámery sa stanovujú na základe posúdenia národného, regionálneho alebo celoeurópskeho dopytu a môžu sa na tomto základe aj revidovať, pričom je potrebné zabezpečiť súlad s minimálnymi požiadavkami na infraštruktúru ustanovenými v tejto smernici,
 - opatrenia potrebné na zabezpečenie splnenia národných cieľov a zámerov uvedených v národnom politickom rámci,
 - opatrenia, ktorými sa môže podporiť zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v službách verejnej dopravy,
 - určenie mestských/prímestských aglomerácií, iných husto obývaných oblastí a sietí, v ktorých sa v závislosti od trhových potrieb umiestnia verejne prístupné nabíjacie stanice v súlade s článkom 4 ods. 1,
 - určenie mestských/prímestských aglomerácií, iných husto obývaných oblastí a sietí, v ktorých sa v závislosti od trhových potrieb umiestnia verejne prístupné čerpacie stanice CNG v súlade s článkom 6 ods. 7,
 - posúdenie potreby umiestnenia čerpacích staníc LNG v prístavoch, ktoré nepatria do základnej siete TEN-T,
 - zváženie potreby inštalovať na letiskách zariadenia na dodávku elektrickej energie pre potreby letúnov na stojiskách.
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. V národných politických rámcoch sa v prípade potreby zohľadňujú záujmy regionálnych a miestnych orgánov, ako aj dotknutých zainteresovaných strán.
4. Členské štáty v prípade potreby spolupracujú prostredníctvom konzultácií alebo spoločných politických rámcov s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice boli ucelené a koordinované.
5. Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá sa musia realizovať v súlade s predpismi o štátnej pomoci ustanovenými v ZFEÚ.
6. Národné politické rámce musia byť v súlade s platnými predpismi Únie v oblasti životného prostredia a ochrany klímy.
7. Členské štáty oznamujú Komisii svoje národné politické rámce do 18. novembra 2016.
8. Komisia na základe národných politických rámcov uverejňuje a pravidelne aktualizuje informácie o národných cieľoch a zámeroch, ktoré predložili jednotlivé členské štáty a ktoré sa týkajú:
- počtu verejne prístupných nabíjacích staníc,
 - čerpacích staníc LNG v námorných a vnútrozemských prístavoch,
 - verejne prístupných čerpacích staníc LNG pre motorové vozidlá,
 - verejne prístupných čerpacích staníc CNG pre motorové vozidlá.

V prípade potreby sa uverejňujú aj nasledovné informácie o:

- verejne prístupných čerpacích staniciach vodíka,
- infraštruktúre pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch,
- infraštruktúre na dodávku elektrickej energie pre letúne na stojiskách.

9. Komisia pomáha členským štátom podávať správy o národných politických rámcoch prostredníctvom usmernení uvedených v článku 10 ods. 4, posudzuje súdržnosť národných politických rámcov na úrovni Únie a pomáha členským štátom v rámci procesu spolupráce stanoveného v odseku 4 tohto článku.

Článok 4

Dodávanie elektrickej energie pre dopravu

1. Členské štáty prostredníctvom svojich národných politických rámcov zabezpečia, že do 31. decembra 2020 sa zavedú verejne prístupné nabíjacie stanice v primeranom počte, čo umožní zabezpečiť premávku elektrických vozidiel minimálne v rámci mestských/prímestských aglomerácií a iných husto obývaných oblastí a v prípade potreby v sieťach určených členskými štátmi. Počet takýchto nabíjacích staníc sa stanovuje aj s prihliadnutím na odhadovaný počet elektrických vozidiel v evidencii každého členského štátu do konca roku 2020, ktorý je stanovený v ich národných politických rámcoch, ako aj na najlepšie postupy a odporúčania vydávané Komisiou. V prípade potreby sa do úvahy berú osobitné potreby súvisiace s vybudovaním verejne prístupných nabíjacích staníc v rámci staníc verejnej dopravy.
 2. Komisia posudzuje uplatňovanie požiadaviek v odseku 1 a v prípade potreby predkladá návrh na zmenu tejto smernice pri zohľadnení rozvoja trhu s elektrickými vozidlami s cieľom zabezpečiť, aby bol v každom členskom štáte zavedený dodatočný počet verejne prístupných nabíjacích staníc do 31. decembra 2025, a to aspoň v rámci existujúcej základnej siete TEN-T, v mestských/prímestských aglomeráciách a iných husto obývaných oblastiach.
 3. Členské štáty v rámci svojich národných politických rámcov tiež prijímajú opatrenia na podporu a uľahčenie zavádzania verejne neprístupných nabíjacích staníc.
 4. Členské štáty zabezpečia, aby nabíjacie stanice na bežné nabíjanie elektrických vozidiel s výnimkou bezdrôtových alebo indukčných jednotiek zavedené alebo renovované od 18. novembra 2017 spĺňali aspoň technické špecifikácie stanovené v bode 1.1 prílohy II a vyhovovali špecifickým bezpečnostným požiadavkám platným na národnej úrovni.
- Členské štáty zabezpečia, aby nabíjacie stanice na vysokovýkonné nabíjanie elektrických vozidiel s výnimkou bezdrôtových alebo indukčných jednotiek, ktoré boli zavedené alebo renovované od 18. novembra 2017 spĺňali aspoň technické špecifikácie stanovené v bode 1.2 prílohy II.
5. Členské štáty zabezpečia, aby sa potreba zásobovania elektrickou energiou z pobrežných zariadení pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy a námorné lode v námorných a vnútrozemských prístavoch posudzovala v ich národných politických rámcoch. Takéto zásobovanie sa prioritne zavedie v prístavoch základnej siete TEN-T a v ďalších prístavoch do 31. decembra 2025 za predpokladu, že existuje dopyt a náklady nie sú neprimerané v porovnaní s prínosmi vrátane prínosov pre životné prostredie.
 6. Členské štáty zabezpečia, aby zariadenia na zásobovanie elektrickou energiou z pobrežných zariadení pre námornú dopravu zavedené alebo renovované od 18. novembra 2017 spĺňali technické špecifikácie stanovené v bode 1.7 prílohy II.
 7. Pri nabíjaní elektrických vozidiel vo verejne prístupných nabíjacích staniciach sa, ak je to realizovateľné z technických a ekonomických dôvodov, využívajú inteligentné meracie systémy vymedzené v článku 2 bode 28 smernice 2012/27/EÚ a spĺňajú požiadavky stanovené v článku 9 ods. 2 uvedenej smernice.
 8. Členské štáty zabezpečia, aby prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích staníc mohli nakupovať elektrickú energiu od ktoréhokoľvek dodávateľa elektrickej energie v Únii v súlade s dohodou s dodávateľom. Prevádzkovatelia nabíjacích staníc majú povolenie poskytovať služby nabíjania elektrických vozidiel zákazníkom na zmluvnom základe, a to aj v mene a na účet iných poskytovateľov služieb.
 9. Na všetkých verejne prístupných nabíjacích staniciach sa musí používateľom elektrických vozidiel poskytnúť tiež možnosť nabíjania *ad hoc* bez uzavretia zmluvy s príslušným dodávateľom elektrickej energie alebo prevádzkovateľom stanice.
 10. Členské štáty zabezpečia, aby ceny, ktoré prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích staníc účtujú, boli primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné.
 11. Členské štáty zabezpečia, aby prevádzkovatelia distribučných sústav spolupracovali na nediskriminačnom základe so všetkými osobami zriaďujúcimi alebo prevádzkujúcimi verejne prístupné nabíjacie stanice.
 12. Členské štáty zabezpečia, aby právny rámec povoľoval, aby dodávky elektrickej energie pre potreby nabíjacích staníc mohli byť zmluvne zabezpečené s iným dodávateľom, ako je dodávateľ elektriny pre domácnosť alebo priestory, v ktorých je takáto nabíjacia stanica umiestnená.

13. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 1025/2012, sa Únia usiluje prostredníctvom príslušných normalizačných organizácií vypracovať európske normy obsahujúce podrobné technické špecifikácie pre bezdrôtové nabíjacie stanice a výmenu batérií motorových vozidiel, ako aj pre nabíjacie stanice pre motorové vozidlá kategórie L a elektrické autobusy.

14. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 8 prijímať delegované akty s cieľom:

- a) doplniť tento článok a body 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 a 1.8 prílohy II s cieľom požadovať v prípade infraštruktúr, ktoré sa majú zaviesť alebo renovovať, súlad s technickými špecifikáciami, ktoré sú zahrnuté do európskych noriem vypracovávaných v súlade s odsekom 13 tohto článku, pokiaľ príslušné ENO odporučili len jedno technické riešenie spolu s technickými špecifikáciami uvedenými v príslušnej európskej norme;
- b) aktualizovať odkazy na normy uvádzané v technických špecifikáciách stanovených v bode 1 prílohy II, keď sa uvedené normy nahradia novými verziami, ktoré prijímajú príslušné normalizačné organizácie.

Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

V uvedených delegovaných aktoch sa ustanovujú prechodné obdobia v trvaní najmenej 24 mesiacov predtým, ako sa v nich uvedené technické špecifikácie alebo ich zmeny stanú záväznými pre infraštruktúru, ktorá sa má zaviesť alebo renovovať.

Článok 5

Dodávanie vodíka pre cestnú dopravu

1. Členské štáty, ktoré prijímajú rozhodnutie zahrnúť do svojich národných politických rámcov verejne prístupné čerpacie stanice vodíka, zabezpečia, aby do 31. decembra 2025 bol k dispozícii primeraný počet týchto staníc zabezpečujúcich premávku vozidiel s motorom poháňaným vodíkom vrátane vozidiel s palivovými článkami v rámci sietí určených týmito členskými štátmi vrátane prípadných cezhraničných prepojení.

2. Členské štáty zabezpečia, aby verejne prístupné čerpacie stanice vodíka zavedené alebo renovované od 18. novembra 2017 spĺňali technické špecifikácie stanovené v bode 2 prílohy II.

3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 8 prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať odkazy na normy uvádzané v technických špecifikáciách stanovených v bode 2 prílohy II, keď sa uvedené normy nahradia novými verziami, ktoré prijímajú príslušné normalizačné organizácie.

Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

V uvedených delegovaných aktoch sa ustanovujú prechodné obdobia v trvaní najmenej 24 mesiacov predtým, ako sa v nich uvedené technické špecifikácie alebo ich zmeny stanú záväznými pre infraštruktúru, ktorá sa má zaviesť alebo renovovať.

Článok 6

Dodávanie zemného plynu pre dopravu

1. Členské štáty prostredníctvom svojich národných politických rámcov zabezpečia zavedenie primeraného počtu čerpacích staníc LNG v námorných prístavoch na umožnenie premávky plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy alebo námorných lodí používajúcich LNG v základnej sieti TEN-T do 31. decembra 2025. Členské štáty tiež v prípade potreby spolupracujú so susednými členskými štátmi s cieľom zabezpečiť adekvátne pokrytie základnej siete TEN-T.

2. Členské štáty prostredníctvom svojich národných politických rámcov zabezpečia zavedenie primeraného počtu čerpacích staníc LNG vo vnútrozemských prístavoch na umožnenie premávky plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy alebo námorných lodí používajúcich LNG v základnej sieti TEN-T do 31. decembra 2030. Členské štáty tiež v prípade potreby spolupracujú so susednými členskými štátmi s cieľom zabezpečiť adekvátne pokrytie základnej siete TEN-T.

3. Členské štáty určujú vo svojich národných politických rámcoch námorné a vnútrozemské prístavy, ktoré zabezpečujú prístup k čerpacím staniciam LNG uvedeným v odsekoch 1 a 2, pričom do úvahy berú aj skutočné potreby trhu.
4. Členské štáty prostredníctvom svojich národných politických rámcov zabezpečia zavedenie primeraného počtu verejne prístupných čerpacích staníc LNG do 31. decembra 2025 aspoň v rámci existujúcej základnej siete TEN-T s cieľom umožniť, aby ťažké úžitkové vozidlá s pohonom na LNG mohli premávať v celej Únii za predpokladu, že existuje dopyt a náklady nie sú neprimerané v porovnaní s prínosmi vrátane prínosov pre životné prostredie.
5. Komisia posudzuje uplatňovanie požiadaviek v odseku 4 a v prípade potreby predloží návrh na zmenu tejto smernice do 31. decembra 2027 pri zohľadnení trhu s ťažkými úžitkovými vozidlami s pohonom na LNG s cieľom zabezpečiť zavedenie primeraného počtu verejne prístupných čerpacích staníc LNG v každom členskom štáte.
6. Členské štáty zabezpečia na svojom území pre potreby čerpacích staníc uvedených v odsekoch 1, 2 a 4 primeranú distribučnú sústavu na zásobovanie LNG vrátane prečerpávacích zariadení pre cisternové vozidlá na prevoz LNG. Odchyľne od uvedeného môžu susediace členské štáty v kontexte svojich národných politických rámcov vytvoriť združenie na účely splnenia tejto požiadavky. Na dohody o združení sa vzťahujú povinnosti podávania správ, ktoré členskými štátom vyplývajú z tejto smernice.
7. Členské štáty prostredníctvom svojich národných politických rámcov zabezpečia zavedenie primeraného počtu verejne prístupných čerpacích staníc CNG do 31. decembra 2020, aby v súlade s článkom 3 ods. 1, šiestou zarážkou zabezpečili premávku motorových vozidiel s pohonom na CNG v rámci mestských/prímestských aglomerácií a iných husto obývaných oblastí a v prípade potreby v sieťach určených členskými štátmi.
8. Členské štáty prostredníctvom svojich národných politických rámcov zabezpečia zavedenie primeraného počtu verejne prístupných čerpacích staníc LNG do 31. decembra 2025 aspoň v rámci existujúcej základnej siete TEN-T, s cieľom umožniť premávku motorových vozidiel s pohonom na CNG v celej Únii.
9. Členské štáty zabezpečia, aby verejne prístupné čerpacie stanice CNG pre motorové vozidlá, ktoré boli zavedené alebo renovované od 18. novembra 2017, spĺňali technické špecifikácie stanovené v bode 3.4 prílohy II.
10. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 1025/2012, sa Únia usiluje prostredníctvom príslušných európskych alebo medzinárodných normalizačných organizácií vypracovať normy vrátane podrobných technických špecifikácií pre:
 - a) čerpacie stanice LNG pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu;
 - b) čerpacie stanice LNG a CNG pre motorové vozidlá.
11. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 8 prijímať delegované akty s cieľom:
 - a) doplniť tento článok a body 3.1, 3.2 a 3.4 prílohy II s cieľom vyžadovať, aby infraštruktúry, ktoré sa majú zaviesť alebo renovovať, dodržiavali technické špecifikácie stanovené v normách vypracovaných podľa tohto článku odseku 10 písm. a) a b), pokiaľ príslušné európske normalizačné organizácie odporučili len jedno technické riešenie spolu s technickými špecifikáciami uvedenými v príslušnej európskej norme, ak je to relevantné, v súlade s príslušnými medzinárodnými normami;
 - b) aktualizovať odkazy na normy uvádzané v technických špecifikáciách, ktoré sa stanovujú alebo majú stanoviť v bode 3 prílohy II, keď sa uvedené normy nahradia novými verziami, ktoré prijímajú príslušné európske alebo medzinárodné normalizačné organizácie.

Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

V uvedených delegovaných aktoch sa ustanovujú prechodné obdobia v trvaní najmenej 24 mesiacov predtým, ako sa v nich uvedené technické špecifikácie alebo ich zmeny stanú záväznými pre infraštruktúru, ktorá sa má zaviesť alebo renovovať.

12. V prípade neexistencie normy, ktorá obsahuje podrobné technické špecifikácie pre čerpacie stanice LNG pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu uvedenej v odseku 10 písm. a) a najmä v prípade neexistencie uvedených špecifikácií týkajúcich sa čerpania LNG, Komisia je pri zohľadnení práce prebiehajúcej v IMO, CCNR, Dunajskej komisii a na ďalších príslušných medzinárodných fórach splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 8 s cieľom stanoviť:

- požiadavky na rozhranie pre prepravu LNG v zásobníkoch v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave,
- požiadavky súvisiace s bezpečnostnými aspektmi postupu skladovania a čerpania LNG na pevnine v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave.

Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s príslušnými skupinami expertov na námornú dopravu a na vnútrozemskú vodnú dopravu vrátane expertov z vnútroštátnych orgánov pre námornú alebo vnútrozemskú plavbu.

Článok 7

Informácie pre spotrebiteľov

1. Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2009/30/ES, členské štáty zabezpečia, aby boli k dispozícii relevantné, konzistentné a jasné informácie pokiaľ ide tie motorové vozidlá, ktoré môžu pravidelne čerpať jednotlivé palivá uvádzané na trhu alebo ktoré možno nabíjať na nabíjajúcich staniciach. Tieto informácie sa uvádzajú v návodoch na používanie motorových vozidiel, na čerpacích a nabíjajúcich staniciach, na motorových vozidlách a v predajniach vozidiel na ich území. Táto požiadavka sa vzťahuje na všetky motorové vozidlá a návody na používanie motorových vozidiel, ak sa tieto motorové vozidlá uvedú na trh po 18. novembri 2016.

2. Poskytovanie informácií uvedených v odseku 1 vychádza z ustanovení o označovaní súladu palív s normami európskych normalizačných organizácií, ktorými sa stanovujú technické špecifikácie palív. Ak sa tieto normy vyjadrujú grafickým označením vrátane systému farebného kódovania, musí byť takéto označenie jednoduché a ľahko zrozumiteľné a musí sa umiestňovať jasne viditeľným spôsobom:

- a) na príslušné výdajné stojany a ich výdajné pištole na všetkých čerpacích staniciach a to od dátumu, kedy sa palivá uvedú na trh;
- b) na plniace uzávery všetkých palivových nádrží alebo do ich bezprostrednej blízkosti 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 uvádzajú na trhu po 18. novembri 2016.

3. V prípade potreby, najmä v prípade zemného plynu a vodíka, sa pri zobrazovaní cien pohonných látok na čerpacom stanici pohonných látok na informačné účely zobrazuje porovnanie príslušných jednotkových cien. Zobrazenie týchto informácií používateľov nezavádza a nemáie.

S cieľom zvýšiť povedomie spotrebiteľov a zabezpečiť transparentnosť cien palív konzistentným spôsobom v celej Únii je Komisia splnomocnená prijímať prostredníctvom vykonávacích aktov spoločnú metodiku porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív.

4. Pokiaľ normy ENO, v ktorých sa stanovujú technické špecifikácie palív, neobsahujú ustanovenia o označovaní súladu s danými normami, pokiaľ ustanovenia o označovaní neobsahujú grafické označenie vrátane systému farebného kódovania alebo ak ustanovenia o označovaní nie sú vhodné na dosiahnutie cieľov tejto smernice, Komisia môže na účely jednotného uplatňovania odsekov 1 a 2 poveriť ENO vypracovaním špecifikácií na označovanie kompatibility alebo prijatím vykonávacích aktov, v ktorých sa určí grafické vyjadrenie vrátane systému farebného kódovania, kompatibility palív, ktoré sú uvádzané na trh Únie a ktoré podľa posúdenia Komisie dosahujú úroveň 1 % z celkového objemu predaja vo viac ako jednom členskom štáte.

5. Ak dôjde k aktualizácii ustanovení o označovaní v príslušných normách ENO, prijímajú sa vykonávacie akty týkajúce sa označovania alebo sa v prípade potreby vypracujú nové normy ENO pre alternatívne palivá, zodpovedajúce požiadavky na označovanie sa budú vzťahovať na všetky čerpacie a nabíjacie stanice a motorové vozidlá v evidencii na území členských štátov od 24 mesiacov po ich aktualizácii alebo prijatí.

6. Vykonávacie akty uvedené v tomto článku sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9 ods. 2.

7. Členské štáty zabezpečia, aby boli údaje o geografickom umiestnení verejne prístupných čerpacích a nabíjacích staníc alternatívnych palív patriacich do pôsobnosti tejto smernice, ak sú k dispozícii, otvorene a nediskriminačne prístupné pre všetkých používateľov. V prípade nabíjacích staníc môžu takéto údaje, keď sú k dispozícii, obsahovať informácie o dostupnosti v reálnom čase, ako aj historické a aktuálne informácie týkajúce sa nabíjania.

Článok 8

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článkoch 4, 5 a 6 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 17. novembra 2014. 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 nevzniesu voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 4, 5 a 6 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 článkov 4, 5 a 6 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 9

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 10

Podávanie správ a preskúmanie

1. Každý členský štát predkladá Komisii do 18. novembra 2019 a potom každé tri roky správu o vykonávaní svojho národného politického rámca. Tieto správy obsahujú informácie uvedené v prílohe I a v prípade potreby zahŕňajú relevantné odôvodnenie, pokiaľ ide o úroveň dosiahnutia národných cieľov a zámerov uvedených v článku 3 ods. 1.

2. Komisia predloží do 18. novembra 2017 Európskemu parlamentu a Rade správu o posúdení národných politických rámcov a ich súdržnosti na úrovni Únie vrátane zhodnotenia úrovne dosiahnutia národných cieľov a zámerov uvedených v článku 3 ods. 1.

3. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice každé tri roky s účinnosťou od 18. novembra 2020.

Správa Komisie obsahuje tieto prvky:

- posúdenie opatrení prijatých členskými štátmi,
- posúdenie vplyvu tejto smernice na rozvoj trhu týkajúceho sa infraštruktúry pre alternatívne palivá a jej príspevku k rozvoju trhu s alternatívnymi palivami pre dopravu, ako aj jej vplyvu na hospodárstvo a životné prostredie,
- informácie o technickom pokroku a rozvoji trhu týkajúceho sa alternatívnych palív v odvetví dopravy a pokroku a rozvoji relevantnej infraštruktúry zahrnutých do tejto smernice a každého iného alternatívneho paliva.

Komisia môže uvádzať príklady najlepších postupov a navrhovať vhodné odporúčania.

V správe Komisie sa tiež posúdia požiadavky a termíny stanovené v tejto smernici pre vybudovanie infraštruktúry a uplatňovanie špecifikácií s prihliadnutím na technický a ekonomický vývoj a na rozvoj trhu s príslušnými alternatívnymi palivami a prípadne sa k nej pripojí legislatívny návrh.

4. Komisia prijíma usmernenia týkajúce sa podávania správ o prvkoch uvedených v prílohe I zo strany členských štátov.

5. Komisia do 31. decembra 2020 preskúma uplatňovanie tejto smernice a v prípade potreby predloží návrh na jej zmenu prostredníctvom stanovenia nových spoločných technických špecifikácií týkajúcich sa infraštruktúry pre alternatívne palivá v rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

6. Komisia v prípade, že to považuje za vhodné, prijme do 31. decembra 2018 akčný plán na vykonávanie stratégie ustanovenej v oznámení s názvom „Čistá energia pre dopravu: európska alternatíva pre stratégiu dopravných palív“ s cieľom dosiahnuť čo najširšie využitie alternatívnych palív v doprave pri súčasnom zabezpečení technologickej neutrality a s cieľom podporovať udržateľnú elektromobilitu v celej Únii. Na tento účel Komisia môže zohľadniť jednotlivé potreby a vývoj trhu v členských štátoch.

Článok 11

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 18. novembra 2016. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 12

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

*Článok 13***Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 22. októbra 2014

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predseda

B. DELLA VEDOVA

PRÍLOHA I

SPRÁVA

Správa obsahuje opis opatrení, ktoré členský štát prijal na podporu vybudovania infraštruktúry pre alternatívne palivá. Správa obsahuje minimálne tieto prvky:

1. Právne opatrenia

Informácie o právnych opatreniach, ktoré môžu zahŕňať legislatívne, regulačné alebo administratívne opatrenia na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá, napr. stavebné povolenia, povolenia na výstavbu parkovacích miest, certifikácia environmentálneho správania podnikov a koncesie pre čerpace stanice.

2. Politické opatrenia na podporu vykonávania národného politického rámca

Informácie o uvedených opatreniach obsahujú tieto prvky:

- priame stimuly na nákup dopravných prostriedkov s pohonom na alternatívne palivá alebo na budovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá,
- dostupnosť daňových stimulov na podporu dopravných prostriedkov využívajúcich alternatívne palivá a relevantnej infraštruktúry pre alternatívne palivá,
- využívanie verejného obstarávania na podporu alternatívnych palív vrátane spoločného obstarávania,
- nefinančné stimuly na strane dopytu, napríklad prednostný prístup do vyhradených priestorov, politika parkovacích miest a vyhradené jazdné pruhy,
- zváženie potreby čerpacích staníc leteckého paliva z obnoviteľných zdrojov na letiskách v rámci základnej siete TEN-T,
- technické a administratívne postupy a právne predpisy, pokiaľ ide o povolenie dodávky alternatívnych palív, s cieľom uľahčiť schvaľovací proces.

3. Podpora zavádzania a výroby

Ročný verejný rozpočet pridelený na zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá s rozdelením podľa alternatívnych palív a druhov dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká).

Ročný verejný rozpočet pridelený na podporu závodov na výrobu technológií pre alternatívne palivá s rozdelením podľa alternatívnych palív a druhov dopravy.

Zváženie každej osobitnej potreby v priebehu počiatočnej fázy zavádzania infraštruktúr pre alternatívne palivá.

4. Výskum, technický rozvoj a demonštračné činnosti

Ročný verejný rozpočet pridelený na podporu výskumu, technického rozvoja a demonštračných činností v oblasti alternatívnych palív s rozdelením podľa palív a druhov dopravy.

5. Ciele a zámery

- Odhad počtu vozidiel používajúcich alternatívne palivo do roku 2020, 2025 a 2030,
- miera dosahovania národných cieľov pre zavádzanie alternatívnych palív v rôznych druhoch dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká),
- miera dosahovania národných cieľov v jednotlivých rokoch pre zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá podľa rôznych druhov dopravy,
- informácie o použitej metodike s cieľom zohľadniť účinnosť nabíjania vysokovýkonných nabíjacích staníc.

6. Rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá

Zmeny v ponuke (dodatočná kapacita infraštruktúry) a dopyte (skutočne využívaná kapacita).

PRÍLOHA II

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE

1. Technické špecifikácie pre nabíjacie stanice**1.1. Nabíjacie stanice pre bežné nabíjanie motorových vozidiel**

Nabíjacie stanice pre bežné nabíjanie striedavým prúdom (AC) pre elektrické vozidlá musia byť na účely interoperability vybavené minimálne zásuvkovými výstupmi alebo konektormi vozidiel typu 2 podľa normy EN 62196-2. Pod podmienkou zachovania kompatibility s typom 2 môžu byť uvedené zásuvkové výstupy vybavené funkciami, napr. mechanickými uzávermi.

1.2. Nabíjacie stanice pre vysokovýkonné nabíjanie motorových vozidiel

Nabíjacie stanice pre vysokovýkonné nabíjanie striedavým prúdom (AC) pre elektrické vozidlá musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi typu 2 podľa normy EN 62196-2.

Nabíjacie stanice pre vysokovýkonné nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) pre elektrické vozidlá musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ podľa normy EN 62196-3.

1.3. Nabíjacie stanice pre bezdrôtové nabíjanie motorových vozidiel elektrickou energiou**1.4. Výmena batérií motorových vozidiel****1.5. Nabíjacie stanice pre motorové vozidlá kategórie L****1.6. Nabíjacie stanice pre elektrické autobusy****1.7. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné lode**

Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné lode vrátane konštrukcie, inštalácie a skúšky systémov musí spĺňať technické špecifikácie obsiahnuté v norme IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy**2. Technické špecifikácie čerpacích staníc vodíka pre motorové vozidlá**

2.1. Vonkajšie čerpacie stanice vodíka, ktoré vydávajú plyný vodík používaný ako palivo v motorových vozidlách, musia spĺňať technické špecifikácie obsiahnuté v norme ISO/TS 20100 – Dopĺňanie plynného vodíka.

2.2. Čistota vodíka vydávaného na čerpacích staniciach vodíka musí spĺňať technické špecifikácie obsiahnuté v norme ISO 14687-2.

2.3. Čerpacie stanice vodíka používajú algoritmy dopĺňania paliva a zariadenia spĺňajúce technické špecifikácie normy ISO/TS 20100 – Dopĺňanie plynného vodíka.

2.4. Konektory pre motorové vozidlá na dopĺňanie plynného vodíka musia spĺňať normu ISO 17268 – Spojovacie zariadenia pre dopĺňanie plynného vodíka do motorových vozidiel.

3. Technické špecifikácie pre čerpacie stanice zemného plynu

3.1. Technické špecifikácie pre čerpacie stanice LNG pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy alebo námorné lode

3.2. Technické špecifikácie pre čerpacie stanice LNG pre motorové vozidlá

3.3. Technické špecifikácie pre konektory/nádrže CNG pre motorové vozidlá

Konektory/nádoby pre CNG musia byť v súlade s nariadením EHK OSN č. 110 (ktoré odkazuje na normu ISO 14469, časti I a II).

3.4. Technické špecifikácie pre čerpacie stanice CNG pre motorové vozidlá
