

## I

(Legislatívne akty)

## NARIADENIA

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2023/1804

z 13. septembra 2023

o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 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 <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ <sup>(4)</sup> sa stanovil rámec zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá. V oznámení Komisie z 9. decembra 2020 s názvom „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“ (ďalej len „stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu“) sa poukazuje na nerovnomerný rozvoj nabíjacej a čerpacej infraštruktúry 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, keď sa úroveň ambícií pri stanovovaní cieľov a podporných politík v jednotlivých členských štátoch výrazne líši. Tieto rozdiely bránia vytvoreniu komplexnej a úplnej siete infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej Únii.
- (2) V práve Únie sa už stanovili cieľové hodnoty pre obnoviteľné palivá. V smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 <sup>(5)</sup> sa napríklad stanovuje cieľ 14 % trhového podielu energie z obnoviteľných zdrojov na dopravných palivách.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 138.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 270, 13.7.2022, s. 38.

<sup>(3)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 11. júla 2023 (zatiaľ neuvyverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 25. júla 2023.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- (3) V nariadeniach Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 <sup>(6)</sup> a (EÚ) 2019/1242 <sup>(7)</sup> sa už stanovili emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá, ako aj pre určité nové ťažké úžitkové vozidlá. Uvedené nariadenia by mali urýchliť zavádzanie najmä vozidiel s nulovými emisiami, a tým vytvárať dopyt po nabíjacej a čerpacej infraštruktúre. Je dôležité, aby nariadenia (EÚ) 2019/631 a (EÚ) 2019/1242 a toto nariadenie zabezpečili súdržný rámec pre používanie a zavádzanie alternatívnych palív v cestnej doprave.
- (4) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 <sup>(8)</sup> 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 nariadení (EÚ) 2023/1805 sa stanovujú požiadavky najmä na využívanie pobrežnej elektriny, ktoré možno splniť len vtedy, ak sa v prístavoch transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“) zavedie primeraná úroveň pobrežného zásobovania elektrinou. Uvedené nariadenia však neobsahujú žiadne požiadavky týkajúce sa palivovej infraštruktúry, i keď sú takéto požiadavky predpokladom na dosiahnutie cieľov.
- (5) Všetky druhy dopravy by sa preto mali zastrešiť jedným právnym aktom, v ktorom by sa mali zohľadniť rôzne alternatívne palivá. Používanie technológií pohonu s nulovými emisiami má v jednotlivých druhoch dopravy a v rôznych členských štátoch rôznu stupeň vyspelosti. Najmä v odvetví cestnej dopravy dochádza k rýchlemu zavádzaniu elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov. Na trhu sú dostupné aj vozidlá na vodíkový pohon. Okrem toho sa v rámci rôznych projektov a prvých komerčných operácií v súčasnosti zavádzajú menšie plavidlá na vodíkový pohon a elektrické plavidlá na batérie, ako aj vlaky na vodíkový pohon, pričom plnohodnotné komerčné zavedenie sa očakáva v najbližších rokoch. Naopak, odvetvia leteckej a vodnej dopravy sú aj naďalej závislé od kvapalných a plyných palív, keďže hnacie systémy s nulovými a nízkymi emisiami podľa očakávaní vstúpia na trh až okolo roku 2030 alebo aj neskôr, a to najmä v leteckom odvetví, pričom úplná komercializácia potrvá určitý čas. Využívanie plyných 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, parafinické, plyné a kvapalné palivá.
- (6) Takéto biopalivá, syntetické a parafinické palivá, ktoré nahrádzajú naftu, benzín a letecké palivá, možno vyrábať z rôznych surovín a môžu sa zmiešavať s fosílnymi palivami vo veľmi vysokých pomeroch. Tieto palivá sú obzvlášť dôležité pre zníženie emisií skleníkových plynov v odvetviach leteckej a námornej dopravy, v ktorých bude podľa očakávaní elektrifikácia pomalšia. Tieto palivá sú technicky, po drobných úpravách, kompatibilné so súčasnými technológiami vozidiel. Navyše sa metanol z obnoviteľných zdrojov môže použiť okrem iného vo vnútrozemskej vodnej doprave a v pobrežnej námornej doprave. Syntetické a parafinické palivá majú potenciál znížiť využívanie fosílnych palív v odvetví dopravy. Všetky tieto palivá možno distribuovať, skladovať a používať s existujúcou infraštruktúrou alebo v prípade potreby s infraštruktúrou rovnakého druhu.
- (7) Skvapalnený metán bude pravdepodobne naďalej zohrávať úlohu v námornej doprave, kde v súčasnosti nie je k dispozícii žiadna ekonomicky životaschopná technológia pohonu s nulovými emisiami. Skvapalnený metán z fosílnych zdrojov by sa však mal čo najskôr vyradiť z používania v námornej doprave a nahradiť udržateľnejšími alternatívami. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa poukazuje na to, že námorné lode s nulovými emisiami budú pripravené na trh do roku 2030 a na projektoch takýchto lodí sa už pracuje. Očakáva sa, že vzhľadom na dlhú životnosť námorných lodí bude konverzia flotíl prebiehať postupne. Na rozdiel od situácie v námornej doprave sa v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy, kde sa bežne používajú menšie plavidlá a pokrývajú kratšie vzdialenosti, technológie hnacej sústavy s nulovými emisiami ako vodík a elektrina stávajú vyspelými technológiami a podľa očakávaní preto vstúpia na trh rýchlejšie. Tieto technológie hnacej sústavy s nulovými emisiami by však mohli zohrávať dôležitú úlohu v námornej doprave, pokiaľ ide o vytváranie úspor

<sup>(6)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> 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).

<sup>(7)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> 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).

<sup>(8)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 z 13. septembra 2023 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L ..., ..., s. 48).

z rozsahu v súvislosti s riešeniami pre pohonné systémy s nulovými emisiami. Očakáva sa, že skvapalnený metán už v tomto odvetví nebude zohrávať významnú úlohu. Dopravné palivá ako skvapalnený metán je potrebné čoraz viac dekarbonizovať zmiešaním alebo nahradením napríklad skvapalneným biometánom alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými e-palivami (e-plyn). Pre uvedené dekarbonizované palivá možno používať rovnakú infraštruktúru ako pre fosílné plyné palivá, čo umožní postupný prechod na dekarbonizované palivá.

- (8) V odvetví cestnej nákladnej dopravy sú technológie pre nákladné vozidlá s pohonom na skvapalnený metán už úplne pripravené. Spoločné scenáre, z ktorých vychádza stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a oznámenie Komisie zo 17. septembra 2020 s názvom „Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030 – Investícia do klimaticky neutrálnej budúcnosti v prospech našich občanov“ (ďalej len „plán cieľov v oblasti klímy“), ako aj revidované modelové scenáre balíka „Fit for 55“ naznačujú obmedzenú úlohu pre plyné palivá, ktoré budú čoraz dekarbonizovanejšie v nákladnej cestnej doprave a najmä v segmente diaľkovej prepravy. Okrem toho sa očakáva, že vozidlá na skvapalnený ropný plyn (LPG) a stlačený zemný plyn (CNG), pre ktoré už v celej únii existuje dostatočná infraštruktúrna sieť, budú postupne nahrádzané hnacími systémami s nulovými emisiami, takže na preklopenie zostávajúcich medzier v hlavných sieťach sa považuje za potrebnú len obmedzená cieľová politika zavádzania infraštruktúry pre skvapalnený metán, ktorá môže rovnako dodávať aj dekarbonizované palivá.
- (9) V tomto nariadení by sa mali stanoviť záväzné minimálne cieľové hodnoty v oblasti zavádzania verejne prístupných nabíjacích a čerpacích infraštruktúr pre cestné vozidlá.
- (10) Nabíjacia stanica je fyzické zariadenie na nabíjanie elektrických vozidiel. Každá nabíjacia stanica má teoretický maximálny výkon vyjadrený v kW a má aspoň jeden nabíjací bod, kde sa dá v danej chvíli nabíjať iba jedno vozidlo. Počet nabíjacieho 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 tak, aby výkon poskytovaný v každom jednotlivom nabíjacom bode bol nižší než výkon danej nabíjacej stanice. Nabíjací park pozostáva z jednej alebo viacerých nabíjacieho staníc na konkrétnom mieste, a to prípadne vrátane vyhradených príľahlých parkovacích miest. Pokiaľ ide o cieľové hodnoty stanovené v tomto nariadení pre nabíjacie parky, minimálny výkon požadovaný pre nabíjacie parky by mohla zabezpečovať jedna alebo viaceré nabíjacie stanice.
- (11) Verejne prístupné nabíjacie body alebo čerpacie miesta zahŕňajú napríklad verejne prístupné súkromné nabíjacie body alebo čerpacie miesta na verejnom alebo súkromnom pozemku, ako sú verejné parkoviská alebo parkoviská supermarketov. Nabíjací bod alebo čerpacie miesto na súkromnom pozemku prístupnom verejnosti by sa mali 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 vozidiel (tzv. car sharing) by sa mali považovať za verejne prístupné len vtedy, ak výslovne umožňujú prístup používateľom, ktorí sú tretími stranami. Nabíjacie body alebo čerpacie miesta na súkromnom pozemku, ku ktorému má prístup len určitá obmedzená skupina osôb, ako sú parkovacie miesta v kancelárskej budove, ku ktorým majú prístup len zamestnanci alebo oprávnené osoby, by sa nemali považovať za verejne prístupné nabíjacie body alebo čerpacie miesta.
- (12) S cieľom zvýšiť pohodlie spotrebiteľov je dôležité, aby prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacieho bodov alebo čerpacích miest zabezpečili, aby otváracie hodiny týchto bodov a miest a čas prevádzky ich služieb plne zodpovedali potrebám koncových používateľov.
- (13) Zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá je v rámci Únie nerovnomerné. Ak by táto nerovnomernosť verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry pretrvávala, ohrozilo by to zavádzanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel, čím by sa obmedzila prepojenosť v celej únii. Pretrvávajúce rozdiely v politických ambíciách a prístupoch na vnútroštátnej úrovni bránia tak veľmi potrebnej udržateľnej transformácii odvetvia dopravy a neprispievajú k vytváraniu dlhodobej istoty potrebnej pre významné trhové investície. Záväzné minimálne cieľové hodnoty pre členské štáty na vnútroštátnej úrovni by preto mali zabezpečiť politické smerovanie a doplniť národné politické rámce. Tento prístup by mal kombinovať národné cieľové hodnoty vozových parkov s cieľovými hodnotami vzdialenosti v rámci siete TEN-T. Národné cieľové hodnoty vozových parkov by mali zabezpečiť, aby využívanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel v každom členskom štáte zodpovedalo zavádzaniu dostatočnej verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry. Cieľové hodnoty vzdialenosti v rámci siete TEN-T by mali zabezpečiť úplné pokrytie hlavných cestných sietí Únie nabíjacími bodmi, aby sa umožnilo ľahké a plynulé cestovanie v celej únii.

- (14) Národné cieľové hodnoty vozových parkov by sa mali stanoviť na základe celkového počtu elektrických vozidiel evidovaných v dotknutom členskom štáte. Tieto cieľové hodnoty by sa mali stanoviť na základe spoločnej metodiky, ktorá zohľadňuje technologický vývoj, ako je zvýšený dojazd elektrických vozidiel alebo rast počtu rýchlonabíjajúcich bodov, v ktorých sa môže nabíjať viac vozidiel než v nabíjajúcich bodoch na bežné nabíjanie v danom období. V tejto spoločnej metodike by sa takisto mali zohľadniť rozdiely v spôsobe nabíjania medzi elektrickými vozidlami na batérie a plug-in hybridmi. Metodika stanovujúca národné cieľové hodnoty vozových parkov podľa celkového maximálneho výkonu verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry by umožnila flexibilitu pri zavádzaní rôznych technológií nabíjania v členských štátoch.
- (15) Vykonávanie národných cieľových hodnôt vozových parkov členskými štátmi by malo zabezpečiť inštaláciu dostatočného počtu verejne prístupných nabíjajúcich bodov takým spôsobom, ktorý zaručí prístupnosť nabíjajúcich bodov na celom ich území, najmä na staniach verejnej dopravy, ako sú prístavné terminály osobnej dopravy, letiská alebo železničné stanice. Zavádzanie týchto verejne prístupných nabíjajúcich bodov je obzvlášť dôležité v obytných oblastiach, kde je nedostatok parkovacích miest mimo ulice, a v oblastiach, kde sú vozidlá zvyčajne zaparkované na dlhší čas. Na zvýšenie pohodlia spotrebiteľov by sa mal zaviesť aj dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjajúcich bodov pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá najmä v sieti TEN-T, aby sa zaistilo úplné cezhraničné prepojenie a umožnil pohyb elektrických vozidiel v celej únii. Je dôležité, aby zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry bolo predovšetkým výsledkom súkromných trhových investícií. Členské štáty by však v súlade s pravidlami štátnej pomoci Únie mali mať možnosť podporovať zavádzanie potrebnej verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry v prípadoch, keď je vzhľadom na trhové podmienky potrebná verejná podpora predtým, ako sa vytvorí plne konkurenčný trh.
- (16) V závislosti od osobitných okolností v členskom štáte by požiadavky z hľadiska úrovne stáleho celkového výkonu, ktorý sa má poskytovať prostredníctvom verejne prístupných nabíjajúcich staníc každému ľahkému úžitkovému elektrickému vozidlu na batérie evidovanému v danom členskom štáte, už nemuseli byť opodstatnené, ak by tieto požiadavky mohli mať nepriaznivé účinky tým, že by odrádzali od súkromných investícií, alebo najmä tým, že by v strednodobom horizonte viedli k nadmernej ponuke. Riziko takýchto nepriaznivých účinkov by mohlo vzniknúť v dôsledku inštalácie vysokého počtu súkromných nabíjajúcich bodov. Potreby používateľov alebo miera používania verejne prístupných nabíjajúcich staníc by mohli byť v porovnaní s pôvodnými predpokladmi nižšie, čo môže mať za následok, že celkový výkon dostupný prostredníctvom verejne prístupných nabíjajúcich staníc dosiahne neúmerne vysokú úroveň v porovnaní so skutočným využívaním týchto staníc. V takýchto prípadoch by dotknutý členský štát mal mať možnosť požiadať o povolenie uplatňovať nižšie požiadavky na úroveň celkového výkonu, než sú požiadavky stanovené v tomto nariadení, alebo takéto požiadavky prestať uplatňovať. Aby členský štát mohol podať takúto žiadosť, podiel ľahkých úžitkových elektrických vozidiel na batérie v porovnaní s celkovým vozovým parkom ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných v danom členskom štáte by mal dosiahnuť aspoň 15 % a členský štát by mal svoju žiadosť riadne odôvodniť.
- (17) V rámci preskúmania tohto nariadenia je dôležité, aby Komisia posúdila potrebu zahrnúť požiadavky, podľa ktorých bude musieť nabíjacia infraštruktúra slúžiť pre bicykle na elektrický pohon a vozidlá kategórie L, ako sú elektrické bicykle a elektrické mopedy, a najmä možnosť vybaviť nabíjajúcu infraštruktúru bežnou zásuvkou v domácnosti, ktorá umožňuje ľahké nabíjanie takýchto vozidiel, keďže predstavujú spôsob dopravy, ktorý môže prispieť k ďalšiemu zníženiu emisií CO<sub>2</sub> a znečistenia ovzdušia.
- (18) Ťažké úžitkové elektrické vozidlá potrebujú výrazne odlišnú nabíjajúcu infraštruktúru než ľahké úžitkové elektrické vozidlá. Verejná prístupná infraštruktúra pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá však v súčasnosti nie je v únii k dispozícii takmer nikde a zavádzanie takejto infraštruktúry je potrebné urýchliť. Kombinovaný prístup využitia cieľových hodnôt vzdialenosti v rámci siete TEN-T s primeraným rozlíšením medzi základnou sieťou TEN-T a súhrnnou sieťou TEN-T, cieľových hodnôt infraštruktúry na nočné nabíjanie a cieľových hodnôt v mestských uzloch by mal zabezpečiť, aby sa v celej únii vytvorilo dostatočné pokrytie verejne prístupnou nabíjajúcou infraštruktúrou pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá, ktoré zvládne očakávaný nárast podielu ťažkých úžitkových elektrických vozidiel na batérie na trhu.

- (19) Mal by sa zaviesť dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjajúcich bodov pre ťažké úžitkové vozidlá pozdĺž siete TEN-T, aby sa zaistilo úplné prepojenie v celej Únii. Táto infraštruktúra by mala mať dostatočný výkon na nabitie ťažkých úžitkových vozidiel počas povinnej prestávky vodiča. S cieľom zohľadniť čas potrebný na plánovanie, navrhovanie a zavedenie nabíjacej infraštruktúry, čo by mohlo zahŕňať rozšírenie alebo modernizáciu elektrizačnej sústavy v určitých oblastiach, nákup pozemkov, environmentálne povolenia a v prípade potreby zadávanie verejných zákaziek, a s cieľom prispôsobiť sa postupnému zavádzaniu ťažkých úžitkových elektrických vozidiel, by sa verejne prístupná nabíjacia infraštruktúra pre tieto vozidlá mala zavádzať postupne od roku 2025, aby sa celá sieť TEN-T pokryla do roku 2030.
- (20) Na účely zavádzania nabíjacej infraštruktúry pozdĺž cestnej siete TEN-T by všetky nabíjacie stanice, ktoré sa majú zaviesť pozdĺž cestnej siete TEN-T, mali byť umiestnené na cestnej sieti TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 3 km od najbližšieho výjazdu z cesty siete TEN-T.
- (21) Niektoré členské štáty v súčasnosti modernizujú úseky siete TEN-T s cieľom splniť požiadavky stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013<sup>(9)</sup>. Členské štáty by sa pritom mali usilovať zabezpečiť, aby sa požiadavky na zavádzanie nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pozdĺž siete TEN-T stanovené v tomto nariadení vykonávali komplexne s cieľom zabrániť uviaznutým aktívam a spôsobom, ktorým sa zabezpečí koordinované vykonávanie nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a tohto nariadenia.
- (22) V súčasnosti sa vypracúvajú nové normy pre infraštruktúru nabíjania ťažkých úžitkových elektrických vozidiel. Komisia by preto mala zvážiť zvýšenie individuálneho výkonu nabíjajúcich staníc v nabíjajúcich parkoch, akonáhle budú k dispozícii nové spoločné technické špecifikácie.
- (23) Nabíjacia infraštruktúra pozdĺž siete TEN-T by sa mala doplniť verejne prístupnou rýchlonabíjajúcou infraštruktúrou v mestských uzloch. Táto infraštruktúra je potrebná najmä na poskytovanie možností nabíjania dodávkových nákladných vozidiel a na nabíjanie diaľkových kamiónov na mieste určenia. Nabíjacie body pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá v mestských oblastiach by však mali patriť do národných cieľových hodnôt vozových parkov. Okrem rýchlonabíjajúcich bodov pozdĺž siete TEN-T a v mestských uzloch by ťažké úžitkové elektrické vozidlá mali mať možnosť využívať aj verejne prístupnú nabíjajúcu infraštruktúru na nočné nabíjanie pozdĺž hlavnej dopravnej siete s cieľom osobitne podporiť elektrifikáciu odvetvia diaľkovej dopravy.
- (24) S cieľom zabrániť investíciám, ktoré by boli neprimerané v porovnaní s objemom dopravy na niektorých cestách siete TEN-T v prípadoch, keď zavedenie nabíjacej infraštruktúry nemožno odôvodniť zo sociálno-ekonomického hľadiska nákladov a prínosov, by členské štáty mali mať možnosť stanoviť, že jeden verejne prístupný nabíjací park obsluhuje oba smery jazdy, a to za predpokladu, že sú splnené ostatné uplatniteľné požiadavky, pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, celkový výkon nabíjacieho parku a počet nabíjajúcich bodov v nabíjajúcich parkoch, ktoré sú použiteľné pre jeden smer jazdy. Členské štáty by prípadne mali mať možnosť znížiť celkový výkon nabíjajúcich parkov pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá alebo ťažké úžitkové elektrické vozidlá nachádzajúcich sa pozdĺž cestnej siete TEN-T s nízkym objemom premávky ľahkých úžitkových elektrických vozidiel alebo ťažkých úžitkových elektrických vozidiel. Na ten istý účel by členské štáty mali mať aj možnosť povoliť väčší maximálny rozstup medzi verejne prístupnými nabíjacími parkmi pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá alebo ťažké úžitkové elektrické vozidlá pozdĺž ciest základnej siete TEN-T s veľmi nízkym objemom premávky.
- (25) Vzhľadom na ostrovný charakter Cypru, neexistujúce pozemné spojenie s inými členskými štátmi a pevninou a obmedzený rozsah cestnej siete TEN-T je diaľková doprava ťažkými úžitkovými vozidlami v tomto členskom štáte obmedzená. Okrem toho, vzhľadom na obmedzený denný počet najazdených kilometrov ťažkých úžitkových elektrických vozidiel na Cypre sa potreby nabíjania týchto vozidiel väčšinou naplnia nočnými nabíjacími kapacitami na súkromných miestach, ako sú depá. Na Cyprus by sa preto vzťahovala neprimeraná a zbytočná povinnosť, ak by musel splniť požiadavky stanovené v tomto nariadení týkajúce sa minimálneho pokrytia verejne prístupnými nabíjacími parkmi pre ťažké úžitkové vozidlá na jeho území, pokiaľ ide o úroveň celkového výkonu takýchto nabíjajúcich parkov umiestnených pozdĺž siete TEN-T a maximálny rozstup medzi týmito nabíjacími parkmi. Cyprus

<sup>(9)</sup> 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).

by preto mal mať možnosť predložiť Komisii odôvodnenú žiadosť o povolenie uplatňovať v tejto súvislosti nižšie požiadavky za predpokladu, že tieto nižšie požiadavky by nebránili premávke ťažkých úžitkových elektrických vozidiel v tomto členskom štáte.

- (26) Očakáva sa, že vlastníci elektrických vozidiel budú vo veľkej miere využívať nabíjacie body vo vlastných priestoroch alebo na spoločných parkovacích miestach v bytových a nebytových budovách. Hoci zavádzanie kabeľáže a nabíjacích bodov v takýchto budovách upravuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/31/EÚ<sup>(10)</sup>, je dôležité, aby členské štáty pri plánovaní zavádzania verejne prístupných nabíjacích bodov zohľadnili dostupnosť takejto súkromnej infraštruktúry.
- (27) Zavádzanie nabíjacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá je rovnako dôležité aj na súkromných miestach, ktoré nie sú verejne prístupné, ako napríklad v súkromných depách a logistických centrách na zabezpečenie nočného nabíjania a nabíjania na mieste určenia. Orgány verejnej moci by mali v kontexte prípravy svojich revidovaných národných politických rámcov zvážiť prijatie opatrení na zaistenie, aby sa pre nočné nabíjanie a nabíjanie na mieste určenia zabezpečila vhodná infraštruktúra pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá.
- (28) V súlade so zásadami stanovenými v oznámení Komisie z 23. marca 2017 s názvom „Európsky rámec interoperability – stratégia vykonávania“ závisí možnosť rozvíjať pokročilé digitálne služby vrátane zmluvných platobných riešení a zabezpečiť transparentné digitálne informácie pre používateľov od zavedenia digitálne prepojených a inteligentných nabíjacích bodov, ktoré podporujú vytvorenie digitálne prepojenej a interoperabilnej infraštruktúry. 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 a umožnenie toku informácií medzi účastníkmi trhu, ktorí tieto údaje potrebujú v záujme plného rozvinutia skúsenosti s nabíjaním, vrátane prevádzkovateľov nabíjacích bodov, poskytovateľov služieb mobility, e-roamingových platforiem, prevádzkovateľov distribučných sústav a v konečnom dôsledku koncových používateľov.
- (29) Inteligentné meracie systémy vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/944<sup>(11)</sup> poskytujú údaje v reálnom čase, ktoré sú potrebné na zabezpečenie stability elektrizačnej sústavy a podporu racionálneho využívania služieb nabíjania. Meraním odberu v reálnom čase a poskytovaním presných a transparentných informácií o nákladoch inteligentné meracie systémy 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 stanicích všade tam, kde je to technicky možné a ekonomicky vhodné, a mali by zabezpečiť, aby tieto systémy spĺňali požiadavky stanovené v článku 20 smernice (EÚ) 2019/944.
- (30) Rastúci počet elektrických vozidiel v cestnej, železničnej, námornej a inej doprave si bude vyžadovať optimalizáciu a riadenie operácií nabíjania tak, 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. Integráciu systému možno ďalej uľahčiť obojsmerným nabíjaním (energetické prepojenie vozidla a siete), pričom inteligentné a obojsmerné nabíjanie môžu takisto znížiť náklady spotrebiteľa na nabíjanie. Všetky nabíjacie body zriadené alebo renovované po 13. apríli 2024 by preto mali umožňovať inteligentné nabíjanie. Okrem toho by sa mali prijať komunikačné normy na podporu inteligentného a obojsmerného nabíjania, aby sa zabezpečila interoperabilita.

<sup>(10)</sup> 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).

<sup>(11)</sup> 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).

- (31) Pri rozvoji sieťovej a mimosieťovej 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 smernicou (EÚ) 2019/944. V tejto súvislosti by prevádzkovatelia distribučných sústav mali nediskriminačne spolupracovať s kýmkoľvek, kto zriaďuje alebo prevádzkuje verejne prístupné nabíjacie body. Dodávatelia elektrickej energie Únie by mali mať prístup k nabíjaciim bodom bez toho, aby tým boli dotknuté výnimky stanovené v článku 66 smernice (EÚ) 2019/944.
- (32) Zriaďovanie a prevádzka nabíjajúcich bodov pre elektrické vozidlá by sa mali rozvíjať ako trh otvorený konkurencii, na ktorý majú prístup všetky strany so záujmom na zavádzaní alebo prevádzkovaní nabíjacej infraštruktúry. Vzhľadom na obmedzené možnosti alternatívneho umiestnenia nabíjajúcich bodov pre elektrické vozidlá na diaľniciach predstavujú existujúce diaľničné koncesie, ako napríklad koncesie pre konvenčné čerpace stanice alebo odpočívadlá, osobitný dôvod na obavy, pretože môžu byť udelené na veľmi dlhý čas 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 2014/23/EÚ<sup>(12)</sup> usilovať o súťažné udeľovanie nových koncesií osobitne pre nabíjacie stanice na existujúcich diaľničných odpočívadlách alebo v ich blízkosti s cieľom predchádzať ich budovaniu na zelených plochách, ako aj obmedziť náklady na zavádzanie a umožniť vstup novým účastníkom trhu.
- (33) 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 uvedená jasne štruktúrovaným spôsobom, aby koncoví používatelia mohli identifikovať jednotlivé zložky ceny, ktoré účtuje prevádzkovateľ pri výpočte ceny operácie nabíjania alebo čerpania, a predvídať celkové náklady. Prevádzkovatelia nabíjajúcich staníc by mali mať možnosť účtovať aj dodatočné poplatky, okrem iného s cieľom zabrániť situácii, keď by bol nabíjací bod zablokovaný a iní používatelia by ho nemohli použiť, a to pokiaľ sú tieto poplatky jasne uvedené a oznámené pred začiatkom nabíjania. Ak sa cena za nabíjanie *ad hoc* uvádza na osobitnej webovej stránke, mala by byť jasne uvedená na tej istej webovej stránke, aká sa používa na úhradu nabitia alebo čerpania. Stanovením požiadaviek na prevádzkovateľov a poskytovateľov služieb mobility by sa spotrebiteľom poskytli záruky a predvídateľnosť, čím by sa prispelo k zabezpečeniu dôvery v počiatočných fázach zavádzania elektrickej mobility. Podporilo by sa aj rýchle zavádzanie elektrických vozidiel na batérie a vozidiel na vodíkový pohon, čo je nevyhnutné na dosiahnutie zvýšených ambícií Únie v oblasti klímy a priorít stanovených v oznámení Komisie z 11. decembra 2019 s názvom „Európska zelená dohoda“. Ceny by mali byť primerané a nemali by presiahnuť vzniknuté náklady plus primerané ziskové rozpätie. Týmto požiadavkami na cenu nie je dotknuté právo členských štátov určiť uplatniteľnú jednotkovú cenu elektriny z nabíjacej stanice v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 98/6/ES<sup>(13)</sup>.
- (34) Postupom času sa objavujú nové služby v rámci podpory používania elektrických vozidiel. Pri rozvoji takýchto nových služieb zohrávajú významnú úlohu stimuly poskytované členskými štátmi, ako aj záväzné opatrenia, ktoré členské štáty prijímajú, ako napríklad povinná roamingová kapacita na určených nabíjajúcich bodoch. Subjekty ponúkajúce tieto nové služby, ako napríklad poskytovatelia služieb mobility, by mali mať k dispozícii spravodlivé trhové podmienky. Prevádzkovatelia nabíjajúcich bodov by predovšetkým nemali neprimerane uprednostňovať určitých poskytovateľov služieb mobility, napríklad prostredníctvom neodôvodnenej cenovej diferenciácie, čo môže brániť hospodárskej súťaži a v konečnom dôsledku viesť k vyšším cenám pre spotrebiteľov. S cieľom zabezpečiť prechod na nové služby a zabezpečiť, aby používatelia takýchto vozidiel mohli jednoducho a bez prekážok využívať nabíjajúcu infraštruktúru všade v Únii, by členské štáty mali monitorovať vývoj na trhu nabíjania. Pri preskúvaní tohto nariadenia by Komisia mala prijať opatrenia, ak si to vyžaduje vývoj na trhu, ako sú obmedzenia služieb pre koncových používateľov, služby zavádzajúce spotrebiteľov a brániace cenovej transparentnosti, alebo obchodné praktiky, ktoré môžu obmedzovať hospodársku súťaž.
- (35) Vozidlá na vodíkový pohon majú v súčasnosti veľmi nízku mieru prieniku na trh. Zavádzanie dostatočnej vodíkovej čerpacej infraštruktúry je však nevyhnutné na umožnenie rozsiahleho používania vozidiel na vodíkový pohon, ako sa predpokladá v oznámení Komisie z 8. júla 2020 s názvom „Vodíková stratégia pre klimaticky neutrálnu Európu“. V súčasnosti sa vodíkové čerpace miesta zavádzajú len v niekoľkých členských štátoch a vo veľkej miere sú nevhodné pre ťažké úžitkové vozidlá. Preto nie je možné, aby vozidlá na vodíkový pohon premávali v celej Únii. Povinné cieľové hodnoty zavádzania verejne prístupných vodíkových čerpacích miest by mali zabezpečiť dostatočne hustú sieť vodíkových čerpacích miest v rámci základnej siete TEN-T, aby sa umožnil plynulý pohyb

<sup>(12)</sup> 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).

<sup>(13)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/6/ES zo 16. februára 1998 o ochrane spotrebiteľa pri označovaní cien výrobkov ponúkaných spotrebiteľovi (Ú. v. ES L 80, 18.3.1998, s. 27).

ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných vodíkom v celej Únii. Na účely zavádzania vodíkovej čerpaciej infraštruktúry pozdĺž siete TEN-T by mali byť všetky vodíkové čerpacie stanice, ktoré sa vybudujú pozdĺž cestnej siete TEN-T, umiestnené na cestnej sieti TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 10 km od najbližšieho výjazdu z cesty siete TEN-T.

- (36) Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali mať možnosť nabíjať alebo čerpať palivo *ad hoc* a platiť jednoducho a pohodlne na všetkých verejne prístupných nabíjajúcich 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. Pokiaľ ide o infraštruktúru, ktorá bola zavedená pred dňom začatia uplatňovania tohto nariadenia, uplatňovanie týchto požiadaviek by sa malo odložiť. Tento spôsob platby *ad hoc* by mal byť spotrebiteľom k dispozícii vždy, a to aj vtedy, keď sa v nabíjacom bode alebo na čerpacom mieste ponúkajú zmluvné platby.
- (37) Koncoví používatelia by bez ohľadu na značku svojho vozidla mali mať prístup k verejne prístupným nabíjajúcim staniciam a možnosť používať ich používateľsky ústretovým a nediskriminačným spôsobom.
- (38) Dopravná infraštruktúra by mala umožňovať plynulú mobilitu a prístupnosť pre všetkých používateľov vrátane starších osôb, osôb so zníženou pohyblivosťou a osôb so zdravotným postihnutím. Všetky nabíjacie body a čerpacie stanice by mali byť umiestnené a navrhnuté tak, aby boli prístupné a používateľsky ústretové pre čo najširšiu verejnosť, najmä pre staršie osoby, 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 nabíjajúcich a čerpacích vedení umožňovala ľahkú manipuláciu aj pre slabších ľudí. Okrem toho by malo byť prístupné používateľské rozhranie príslušných nabíjajúcich staníc. V tomto zmysle by sa na nabíjajúcu a čerpajúcu infraštruktúru mali uplatňovať požiadavky na prístupnosť stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 <sup>(14)</sup>.
- (39) Bezpečnosť a ochrana používateľov, najmä na nabíjajúcich staniciach bez obsluhy, by sa mohla riešiť vybavením nabíjajúcich staníc núdzovými tlačidlami, zobrazovaním kontaktných informácií pre záchranné služby, zabezpečením primeraného osvetlenia alebo akýmkoľvek inými vhodnými opatreniami.
- (40) Vozidlá na vodíkový pohon by mali byť schopné dočerpať palivo na mieste určenia alebo v jeho blízkosti, čo je zvyčajne v mestskej oblasti. S cieľom zabezpečiť možnosť verejne prístupného čerpania na mieste určenia aspoň v hlavných mestských oblastiach by sa mali takéto vodíkové čerpacie stanice zaviesť vo všetkých mestských uzloch, ako sú vymedzené v nariadení (EÚ) č. 1315/2013. V mestských uzloch by verejné orgány mali zvážiť zavedenie vodíkových čerpacích staníc v rámci multimodálnych uzlov, keďže tieto multimodálne uzly sú typickým miestom určenia pre ťažké úžitkové vozidlá a keďže by mohli poskytovať vodík aj pre iné druhy dopravy, ako je železničná a vnútrozemská vodná doprava. Za predpokladu, že sa dosiahne kapacitná cieľová hodnota, na splnenie požiadavky siete TEN-T by malo byť možné zohľadniť jednu verejne prístupnú vodíkovú čerpajúcu stanicu nachádzajúcu sa v mestskom uzle.
- (41) V tomto ranom štádiu zavádzania na trhu stále existuje určitá neistota, pokiaľ ide o typy vozidiel, ktoré sa dostanú na trh, a druhy technológií, ktoré sa budú vo veľkej miere používať. Vo vodíkovej stratégii pre klimaticky neutrálnu Európu bol segment ťažkých úžitkových vozidiel identifikovaný ako najpravdepodobnejší segment skorého masového zavedenia vozidiel na vodíkový pohon. Vodíková čerpacia infraštruktúra by sa preto mala od začiatku zamerať na tento segment a zároveň umožniť aj ľahkým úžitkovým vozidlám čerpanie na verejne prístupných vodíkových čerpacích staniciach. V záujme interoperability by všetky verejne prístupné vodíkové stanice mali poskytovať aspoň plyný vodík pod tlakom 700 barov. Pri zavádzaní infraštruktúry by sa mal zohľadniť aj nástup nových technológií, ako napríklad technológie kvapalného vodíka, ktoré umožňujú väčší dojazd ťažkých úžitkových vozidiel a u ktorých sa očakáva, že budú uprednostňovanou technologickou voľbou niektorých výrobcov vozidiel.

<sup>(14)</sup> 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).



- (42) Vývoj nových technológií si bude vyžadovať koordináciu medzi všetkými zainteresovanými stranami. Napríklad spoločný podnik pre čistý vodík zriadený nariadením Rady (EÚ) 2021/2085<sup>(15)</sup> by sa mal tiež využívať na uľahčenie a prilákanie súkromného financovania, aby sa mohli dosiahnuť príslušné cieľové hodnoty stanovené v tomto nariadení.
- (43) V Únii je zriadených viacero čerpacích miest pre skvapatnený metán, ktoré už poskytujú oporu pre premávku ťažkých úžitkových vozidiel s pohonom na skvapatnený metán. Základná sieť TEN-T by mala byť aj naďalej oporou pre zavádzanie infraštruktúry skvapatneného metánu, 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 pozdĺž základnej siete TEN-T. Obmedzený počet nedostatkov pozdĺž siete však bráni dosiahnutiu tohto cieľa. Členské štáty by mali tento cieľ dosiahnuť a odstrániť zostávajúce nedostatky do roku 2025, po čom by sa mal cieľ prestať uplatňovať.
- (44) Na účely tohto nariadenia by sa pod pojmom „skvapatnený metán“ mal rozumieť „LNG, skvapatnený bioplyn alebo syntetický skvapatnený metán vrátane zmesi týchto palív“. Použitím vymedzeného pojmu „skvapatnený metán“ sa nemení vymedzenie alebo zloženie samostatných palív (LNG, skvapatnený bioplyn alebo syntetický skvapatnený metán), ako sú vymedzené v iných právnych aktoch Únie.
- (45) Pobrežné elektrické zariadenia, či už pevné alebo mobilné, môžu zásobovať námornú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu čistou elektrinou a prispieť k zníženiu vplyvu námorných lodí a plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy na životné prostredie, klímu a zdravie, najmä pokiaľ ide o kvalitu ovzdušia v mestských oblastiach okolo prístavov. Podľa nariadenia (EÚ) 2023/1805 majú prevádzkovatelia námorných kontajnerových lodí a námorných osobných lodí znížiť množstvo emisií produkovaných ich loďami, keď sú uviazané na nábreží. Povinnými cieľovými hodnotami zavádzania by sa malo zabezpečiť, aby malo toto odvetvie dostatočné pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre lode uviazané na nábreží v námorných prístavoch základnej siete TEN-T a v námorných prístavoch súhrnnej siete TEN-T na dosiahnutie súladu s týmito požiadavkami. Preto je dôležité stanoviť jasné cieľové hodnoty v oblasti zavádzania pobrežnej elektrickej infraštruktúry v prístavoch siete TEN-T. Vzhľadom na skutočnosť, že členské štáty majú rôzne modely riadenia prístavov, na dosiahnutie týchto cieľových hodnôt by členské štáty mali mať možnosť rozhodnúť o najlepšom spôsobe, akým zavedú infraštruktúru v rámci svojich prístavov a v rôznych termináloch podľa svojich potrieb. Je dôležité, aby sa v prístavoch a v relevantnom prípade medzi terminálmi zaviedla infraštruktúra tam, kde maximálna návratnosť investícií a miera obsadenosti vedú k najvyššiemu environmentálnemu prínosu z hľadiska zníženia emisií skleníkových plynov a zníženia znečistenia ovzdušia.
- (46) Plánovanie, rozvoj a zavádzanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné lode si vyžaduje koordinovaný prístup na zosúladienie ponuky a dopytu. Preto by sa mali koordinovať všetky verejné a súkromné zainteresované strany na strane lodí aj na strane prístavov, ako aj všetky ostatné relevantné trhové subjekty, aby sa umožnila plynulá každodenná prevádzka.
- (47) Je dôležité vyhnúť sa uviaznutým aktívam a zabezpečiť, aby verejné a súkromné investície, ktoré sú realizované dnes, boli nadčasové a prispievali k prechodu na klimatickú neutralitu, ako sa stanovuje v Európskej zelenej dohode. Zavádzanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných prístavoch sa má posudzovať spolu so súčasným a budúcim zavádzaním rovnocenných alternatívnych technológií s nulovými emisiami skleníkových plynov a technológií s nulovým znečistením, najmä tých technológií, ktoré prinášajú zníženie emisií a znečistenia počas kotvenia aj počas plavby.
- (48) Prednostne by sa mali zásobovať pobrežnou elektrinou námorné kontajnerové lode a námorné osobné lode, ktoré sú kategóriami lodí s najvyššími emisiami na jednu loď počas uviazania na nábreží. Na zohľadnenie charakteristík dopytu rôznych námorných osobných lodí po elektrine počas uviazania na nábreží, ako aj prevádzkových charakteristík prístavu je potrebné rozlišovať medzi požiadavkami týkajúcimi sa námorných osobných lodí v prípade osobných lodí ro-ro a vysokorychlostných osobných plavidiel na jednej strane a požiadavkami v prípade ostatných námorných osobných lodí na druhej strane.

<sup>(15)</sup> Nariadenie Rady (EÚ) 2021/2085 z 19. novembra 2021, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa a zrušujú nariadenia (ES) č. 219/2007, (EÚ) č. 557/2014, (EÚ) č. 558/2014, (EÚ) č. 559/2014, (EÚ) č. 560/2014, (EÚ) č. 561/2014 a (EÚ) č. 642/2014 (Ú. v. EÚ L 427, 30.11.2021, s. 17).

- (49) Povinné cieľové hodnoty zavádzania by mali zohľadňovať typy obsluhovaných plavidiel a objem dopravy v námorných prístavoch. Aby sa zabránilo inštalácii nedostatočne využívannej kapacity, na námorné prístavy s nízkym objemom premávky určitých kategórií lodí na základe priemerného ročného počtu zastavení v prístave by sa nemali vzťahovať povinné cieľové hodnoty zavádzania pre príslušné kategórie lodí. 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.
- (50) Pri určovaní počtu zastavení v prístave by sa nemali brať do úvahy krátkodobé zastavenia v prístave lodí využívajúcich technológie s nulovými emisiami, neplánované zastavenia v prístave z dôvodov bezpečnosti alebo záchranu života na mori, zastavenia v prístave za výnimočných okolností, ktoré si vyžadujú využívanie výroby energie na palube, zastavenia v prístave v núdzových situáciách, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie života, lode alebo životného prostredia, alebo zastavenia v prístave z iných dôvodov vyššej moci.
- (51) Námorná doprava je dôležitým faktorom z hľadiska súdržnosti a hospodárskeho rozvoja ostrovov a najvzdialenejších regiónov v Únii, a to aj v prípade Ceuty a Melily. Kapacita výroby elektriny na týchto ostrovoch, v týchto regiónoch a na týchto územiach nemusí byť vždy dostatočná na to, aby sa uspokojil dopyt po elektrine potrebnej na podporu pobrežného zásobovania elektrickou energiou. V takom prípade by tieto ostrovy, regióny a územia mali byť oslobodené od požiadavky pobrežného zásobovania elektrickou energiou, ak a kým sa nedokončí elektrické spojenie s pevninou alebo prípadne so susednými krajinami, alebo kým nie je dostatočná miestne vyrábaná kapacita z nefosílnych zdrojov energie.
- (52) Do roku 2025 by v námorných prístavoch základnej siete TEN-T mal byť k dispozícii primeraný počet čerpacích miest pre skvapalnený metán. Zavádzanie tejto infraštruktúry by malo vychádzať z dopytu na trhu. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán zahŕňajú terminály na skvapalnený metán, nádrže, cisternové prívesy, cisternové nákladné vozidlá, výmenné nadstavby, plavidlá na prepravu palív a nákladné člny.
- (53) Zariadenia na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou by sa mali inštalovať aj vo vnútrozemských prístavoch siete TEN-T.
- (54) Používanie externých dodávok elektrickej energie by malo nahradiť používanie motorov, keď lietadlá stoja na letiskách. Tým by sa mali znížiť emisie znečisťujúcich látok a hluku, zlepšiť kvalita ovzdušia a znížiť vplyv lietadiel na zmenu klímy. Pri všetkých operáciách obchodnej dopravy by sa preto mala poskytnúť externá dodávka elektrickej energie počas parkovania lietadiel na kontaktných stojiskách lietadiel alebo vzdialených stojiskách lietadiel na letiskách siete TEN-T. Externá dodávka elektrickej energie pre lietadlá by sa mohla zabezpečiť pevnými alebo mobilnými pozemnými energetickými jednotkami, a to tak na kontaktných, ako aj na vzdialených stojiskách lietadiel. Hoci lietadlá by mali byť schopné využívať externé dodávky elektriny na všetkých kontaktných stojiskách lietadiel a vzdialených stojiskách lietadiel používaných v obchodnej leteckej doprave, nie je potrebné, aby bolo každé stojisko vybavené pevnou alebo mobilnou pozemnou energetickou jednotkou, keďže jedna pozemná energetická jednotka, či už pevná alebo mobilná, dokáže obsluhovať viaceré stojiská a dá sa použiť tak, aby vyhovela prevádzkovým potrebám.
- (55) Pri zabezpečovaní prístupu stojacich lietadiel k elektrickému napájaniu na letiskách by členské štáty mali v prípade potreby podporovať spoluprácu riadiaceho orgánu letiska s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy, ako aj v prípade potreby s užívateľmi letiska vykonávajúcimi pozemnú obsluhu pre vlastnú potrebu. Členské štáty by tak mali urobiť najmä prostredníctvom výboru užívateľov letiska zriadeného podľa smernice Rady 96/67/ES <sup>(16)</sup>.
- (56) Členské štáty by mali mať možnosť oslobodiť letiská siete TEN-T s menej ako 10 000 komerčnými letmi ročne, vypočítanými ako priemer za predchádzajúce tri roky, od povinnosti poskytovať elektrickú energiu stojacim lietadlám na všetkých vzdialených stojiskách. Vzhľadom na počet dotknutých letov, investičné náklady a náklady na údržbu na poskytovanie elektrickej energie pre vzdialené stojiská lietadiel na uvedených letiskách siete TEN-T by nemuselo byť primerané environmentálnemu prínosu, najmä v porovnaní s efektívnejšími investíciami do riešenia emisií CO<sub>2</sub> letísk.

<sup>(16)</sup> Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36).

- (57) V súlade so smernicou 2014/94/EÚ členské štáty vytvorili národné politické rámce, v ktorých načrtávajú svoje ciele a plány na zabezpečenie splnenia týchto cieľov. Posúdenie národných politických rámcov, 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 a ciele Únie v oblasti klímy. Existujúce národné politické rámce by sa mali zrevidovať, aby sa v nich jasne opisovalo, ako členské štáty uspokojia oveľa väčšiu potrebu verejne prístupnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry vyjadrenú v záväzných cieľových hodnotách. Revidované národné politické rámce by sa mohli zaoberať aj druhmi dopravy, pre ktoré neexistujú žiadne záväzné cieľové hodnoty týkajúce sa zavádzania. Členské štáty by mali pravidelne podávať správy o pokroku dosiahnutom pri vykonávaní týchto revidovaných národných politických rámcov.
- (58) Okrem toho by členské štáty mali pravidelne posudzovať, ako by zavedenie a prevádzka nabíjajúcich bodov mohli umožniť elektrickým vozidlám ďalej prispievať k flexibilitě energetického systému a k ďalšej absorpcii elektriny z obnoviteľných zdrojov. V uvedenom posúdení by sa mali určiť vhodné opatrenia, ktoré sa majú vykonať s cieľom zabezpečiť súlad plánovania infraštruktúry s príslušným plánovaním siete, aby sa splnili požiadavky stanovené v tomto nariadení. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/943 <sup>(17)</sup> a smernica (EÚ) 2019/944, by členské štáty mali prijať všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby elektrizačná sústava uspokojovala dopyt nabíjacej infraštruktúry stanovenej v tomto nariadení po elektrine. Na tento účel by členské štáty mali modernizovať a udržiavať elektrizačnú sústavu tak, aby bola schopná zvládnuť súčasný a budúci dopyt odvetvia dopravy po elektrine.
- (59) Revidované národné politické rámce by mali zahŕňať podporné opatrenia na rozvoj trhu z hľadiska alternatívnych palív vrátane zavedenia nevyhnutnej infraštruktúry pre alternatívne palivá, 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 národných politických rámcoch mal opísať celkový národný rámec plánovania, povoľovania a obstarávania takejto infraštruktúry a mali by sa identifikovať všetky prekážky a opatrenia, ktoré sa prijímajú na ich odstránenie tak, aby bol čas medzi zavedením a používaním infraštruktúry primeraný a aby bolo možné dosiahnuť rýchlejšie zavedenie infraštruktúry. Pri revízii národných politických rámcov je dôležité dodržiavať všeobecné zásady technologickej neutrality a prvoradosti energetickej efektívnosti. Členské štáty by mali uviesť zoznam všetkých opatrení, ktoré boli prijaté alebo sa plánujú.
- (60) Vypracovanie a vykonávanie revidovaných národných politických rámcov členských štátov by Komisia mala uľahčiť výmenou informácií a osvedčených postupov medzi členskými štátmi. Každý členský štát by mal mať tiež možnosť rozhodnúť o vymenovaní národného koordinátora pre zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorého úlohou bude dohliadať na vnútroštátnu koordináciu a vykonávanie vnútroštátneho politického rámca.
- (61) V záujme podpory alternatívnych palív a rozvoja príslušnej infraštruktúry by národné politické rámce mali poskytovať prehľad aktuálneho stavu, perspektív a plánovaných iniciatív, pokiaľ ide o podporu alternatívnych palív v odvetviach, ktoré sa ťažko dekarbonizujú, ako je letectvo, námorná doprava, vnútrozemská vodná doprava ako aj železničná doprava na železničných úsekoch, ktoré nemožno elektrifikovať. Členské štáty by predovšetkým mali poskytnúť prehľad aktuálneho stavu, perspektív a plánovaných iniciatív, pokiaľ ide o dekarbonizáciu vnútrozemskej vodnej dopravy pozdĺž siete TEN-T v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi. Dlhodobé stratégie dekarbonizácie by sa mohli vypracovať aj pre prístavy siete TEN-T a letiská siete 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 a so zreteľom na údaje o vnútroštátnych podieloch na trhu a na premávke a na prognózy trhu by Komisia mala preskúmať toto nariadenie s cieľom stanoviť pre tieto odvetvia ďalšie záväzné cieľové hodnoty.

<sup>(17)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/943 z 5. júna 2019 o vnútornom trhu s elektrinou (Ú. v. EÚ L 158, 14.6.2019, s. 54).

- (62) Vývoj technológií alternatívnych palív je dôležitý aj pre železnice, kde priama elektrifikácia železničného úseku nemusí byť možná z dôvodov, ako je napríklad nákladová efektívnosť služby. Pre odvetvie železničnej dopravy sú k dispozícii rôzne technológie, na ktoré môže prejsť, od vlakov s dieselovým motorom vrátane priamej elektrifikácie, vlakov poháňaných batériami a vodíkových aplikácií. Rozvoj týchto technológií si vyžaduje zavedenie vhodnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry v členských štátoch.
- (63) Členské štáty by mali využívať širokú škálu regulačných a neregulačných stimulov a opatrení na dosiahnutie povinných cieľových hodnôt a vykonávanie svojich národných politických rámcov v úzkej spolupráci s aktérmi zo súkromného sektora, ktorí by mali zohrávať kľúčovú úlohu pri podpore rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá.
- (64) Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES<sup>(18)</sup> sú minimálne vnútroštátne podiely verejného obstarávania vyhradené pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami, ak ekologické autobusy využívajú alternatívne palivá vymedzené v tomto nariadení. Keďže s cieľom dosiahnuť tieto záväzné cieľové hodnoty prechádza čoraz viac orgánov a prevádzkovateľov verejnej dopravy na ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami, je dôležité, aby členské štáty zahrnuli cieľovú podporu a rozvoj potrebnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre autobusy do svojich národných politických rámcov ako kľúčový prvok. Takisto je dôležité, aby členské štáty zriadili a spravovali vhodné nástroje na podporu zavádzania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre autobusy aj pre podnikové vozové parky, najmä pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami na miestnej úrovni.
- (65) Vzhľadom na zvyšujúcu sa rôznorodosť druhov palív pre motorové vozidlá v spojení s prebiehajúcim nárastom cestnej mobility občanov v celej Únii je potrebné poskytnúť spotrebiteľom jasné a ľahko pochopiteľné informácie o palivách dostupných na čerpacích staniciach a o kompatibilitě ich vozidiel s rôznymi palivami alebo nabíjacími bodmi dostupnými na trhu Únie.
- (66) Pre spotrebiteľov môžu jasné a ľahko porovnateľné informácie o cene jednotlivých palív zohrať dôležitú rolu pri lepšom vyhodnocovaní relatívnych nákladov na jednotlivé palivá dostupné na trhu. Porovnanie jednotkových cien určitých alternatívnych a konvenčných palív vyjadrené ako „cena paliva na 100 km“, by sa preto malo na informačné účely uvádzať na všetkých príslušných čerpacích staniciach. Spotrebiteľom by sa malo objasniť, že takéto porovnania sa týkajú priemerných cien palív v členskom štáte, ktoré sa môžu líšiť od skutočných cien účtovaných na dotknutej čerpacej stanici. Okrem toho by Komisia mala v prípade potreby preskúmať smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES<sup>(19)</sup> s cieľom zabezpečiť, aby informácie pre spotrebiteľov o spotrebe paliva a emisiách CO<sub>2</sub> pri uvádzaní nových osobných automobilov na trh, ako sa stanovuje v uvedenej smernici, zohľadňovali a odrážali vývoj súvisiaci s prechodom na alternatívne palivá.
- (67) Spotrebiteľom je potrebné poskytnúť dostatočné informácie o geografickej polohe, charakteristikách a službách ponúkaných na verejne prístupných nabíjajúcich 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 nabíjajúcich bodov a čerpacích miest poskytli relevantné statické údaje 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 v oblasti „zberu údajov týkajúcich sa nabíjajúcich bodov/čerpacích miest pre alternatívne palivá a jedinečných identifikačných kódov týkajúcich sa aktérov elektromobility“ (ďalej len „IDACS“), ktorý sa uskutočnil v roku 2022.
- (68) Toto nariadenie sa týka typov údajov, ktoré sú potrebné na fungovanie konkurenčného a otvoreného trhu a ktoré sú nevyhnutné na to, aby koncoví používatelia prijímali informované rozhodnutia o svojich operáciách nabíjania a čerpania paliva, a to aj prostredníctvom vysokokvalitných informačných služieb vyvinutých príslušnými účastníkmi trhu. Požiadavky na typy údajov stanovené v tomto nariadení by sa mali uplatňovať len na údaje, ktoré sú dostupné v digitálnom strojovo čitateľnom formáte.

<sup>(18)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

<sup>(19)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES z 13. decembra 1999 o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO<sub>2</sub> pri predaji nových osobných automobilov (Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16).

- (69) 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, určujú celkovú kvalitu infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorá spĺňa potreby používateľov. Okrem toho by tieto údaje mali byť prístupné jednotne vo všetkých členských štátoch. Členské štáty by mali údaje týkajúce sa infraštruktúry pre alternatívne palivá sprístupniť ako otvorené údaje prostredníctvom svojho vnútroštátneho prístupového bodu v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2022/670<sup>(20)</sup> a v súlade s dodatočnými špecifikáciami, ktoré dopĺňajú špecifikácie stanovené v uvedenom delegovanom nariadení. Takisto by malo byť možné poskytovať takéto údaje spoločnému európskemu prístupovému bodu, ktorý by mala zriadiť Komisia a ktorý by mal fungovať ako jednotná dátová brána Únie pre údaje sprístupnené prevádzkovateľmi vo vnútroštátnych prístupových bodoch. Spoločný európsky prístupový bod by mal podľa možnosti vychádzať z existujúcich štruktúr a funkcií Európskeho monitorovacieho strediska pre alternatívne palivá (EAFO) v spojení s informačným systémom TENtec alebo by mal byť napríklad sprístupnený prostredníctvom osobitného webového portálu. Spoločný európsky prístupový bod by mal používateľom údajov umožňovať jednoduchý prístup k údajom, porovnanie informácií o cene a získanie informácií o charakteristikách infraštruktúry pre alternatívne palivá, ako sú prístupnosť, dostupnosť alebo kapacita výkonu.
- (70) Je veľmi dôležité, aby všetci aktéri v sektore elektromobility mohli ľahko digitálne komunikovať s cieľom poskytnúť koncovým používateľom najlepšiu kvalitu služieb. Takáto interakcia si vyžaduje, aby aktéri v hodnotovom reťazci mali jedinečné identifikátory. Na tento účel by všetky členské štáty mali zriadiť organizáciu pre registráciu identifikácie (ďalej len „IDRO“), ktorá bude vystavovať a spravovať jedinečné identifikačné kódy s cieľom identifikovať minimálne prevádzkovateľov nabíjacích bodov a poskytovateľov služieb mobility. Každá organizácia IDRO by mala zhromažďovať informácie o identifikačných kódoch elektromobility, ktoré sa už používajú v jej členskom štáte, v prípade potreby vystavovať nové identifikačné kódy elektromobility prevádzkovateľom nabíjacích bodov a poskytovateľom služieb mobility na základe spoločne dohodnutej logiky pre celú Úniu, v ktorej sa formátujú identifikačné kódy elektromobility, a umožniť výmenu týchto kódov elektromobility a overenie ich jedinečnosti prostredníctvom prípadného budúceho spoločného identifikačného registra (IDRR). Komisia by mala vydať technické usmernenia pre zriadenie takýchto organizácií, pričom by mala vychádzať z výsledkov IDACS.
- (71) Technické špecifikácie interoperability nabíjacích bodov a čerpacích miest by sa mali stanoviť v európskych alebo medzinárodných normách. Európske normalizačné organizácie by mali prijať európske normy v súlade s článkom 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012<sup>(21)</sup>. Je dôležité, aby tieto normy vychádzali z aktuálnych medzinárodných noriem alebo prípadne z prebiehajúcej medzinárodnej normalizačnej práce. Na tento účel je dôležité, aby európske normalizačné procesy v oblasti nabíjacej a čerpaciej infraštruktúry postupovali rýchlo a podporovali rýchle dodržiavanie harmonogramu potrebného na plánovanie, verejné obstarávanie a budovanie infraštruktúry požadovanej podľa tohto nariadenia. Takisto je dôležité iniciovať alebo urýchliť normalizačné procesy pre celounijnú harmonizovanú nabíjaciu infraštruktúru pre stacionárne a dynamické nabíjanie.
- (72) Námorná doprava a vnútrozemská vodná doprava potrebujú nové normy na uľahčenie a konsolidáciu vstupu alternatívnych palív na trh, pokiaľ ide o dodávku elektriny a tankovanie vodíka, metanolu a amoniaku, ako aj normy pre komunikáciu medzi plavidlami a infraštruktúrou.
- (73) Medzinárodná námorná organizácia (ďalej len „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 tohto nariadenia v súlade s medzinárodnými pravidlami, ktoré prijala IMO.

<sup>(20)</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/670 z 2. februára 2022, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 122, 25.4.2022, s. 1).

<sup>(21)</sup> 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).

- (74) Pri uplatňovaní tohto nariadenia by Komisia mala konzultovať s príslušnými expertnými skupinami, a najmä s Fórum pre udržateľnú dopravu (STF) a Európskym fórom pre udržateľnú lodnú dopravu (ESSF). Takéto konzultácie s expertmi sú mimoriadne dôležité, keď má Komisia v úmysle prijať delegované alebo vykonávacie akty podľa tohto nariadenia.
- (75) Infraštruktúra pre alternatívne palivá sa rýchlo vyvíja. Chýbajúce spoločné technické špecifikácie bránia vytvoreniu jednotného trhu s infraštruktúrou pre alternatívne palivá. Preto je potrebné, aby sa stanovili technické špecifikácie pre oblasti, kde sú spoločné technické špecifikácie potrebné, ale ešte neexistujú. Tieto technické špecifikácie by sa mali vzťahovať najmä na komunikáciu medzi elektrickým vozidlom a nabíjajúcim bodom, komunikáciu medzi nabíjajúcim bodom a systémom softvérového riadenia nabíjania (back-end), komunikáciu týkajúcu sa roamingovej služby elektrických vozidiel a komunikáciu s elektrizačnou sústavou pri súčasnom zabezpečení najvyššej úrovne kybernetickej bezpečnosti a ochrany osobných údajov koncových odberateľov. Takisto je potrebné stanoviť vhodný rámec riadenia a úlohy rôznych aktérov zapojených do sektoru komunikácie medzi vozidlami a sieťou. Okrem toho treba zohľadniť nový technologický vývoj, ako sú elektrické cestné systémy, najmä nadzemné dynamické napájanie prostredníctvom zberača, pozemné dynamické napájanie prostredníctvom vodivých koľajníc a indukčné napájanie cievkami zamontovanými do cesty. Pokiaľ ide o poskytovanie údajov, je potrebné, aby sa k údajom o verejne prístupnom nabíjaní doplnili ďalšie typy údajov, ako sú údaje týkajúce sa existencie zariadení ponúkajúcich koncovým používateľom súvisiace služby, údaje týkajúce sa akceptovaných platobných metód, údaje týkajúce sa dostupných jazykov o infraštruktúre a údaje týkajúce sa poskytovania inteligentných a obojsmerných nabíjajúcich služieb.
- (76) S cieľom doplniť toto nariadenie stanovením ďalších technických špecifikácií a zmeniť toto nariadenie pridaním ďalších typov údajov by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o spoločné technické požiadavky na spoločné rozhranie aplikačného programu s cieľom umožniť automatizovanú a jednotnú výmenu údajov medzi prevádzkovateľmi verejne prístupných nabíjajúcich bodov a čerpacích miest a používateľmi údajov. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>(22)</sup>. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (77) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o vypracovanie ustanovení o označovaní, formáte, frekvencii a kvalite údajov týkajúcich sa verejne prístupných nabíjajúcich bodov a čerpacích miest, ktoré sa majú poskytovať a sprístupňovať podľa tohto nariadenia, a postup umožňujúci toto poskytovanie a sprístupňovanie. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011<sup>(23)</sup>.
- (78) Trh s alternatívnymi palivami, a najmä palivami s nulovými emisiami je stále v raných štádiách vývoja a technológie sa rýchlo vyvíjajú. Tento vývoj pravdepodobne ovplyvní dopyt po alternatívnych palivách, a teda aj po infraštruktúre pre alternatívne palivá vo všetkých druhoch dopravy. Komisia by preto mala do 31. decembra 2024 predložiť správu o technologickej pripravenosti a pripravenosti trhu zameranú na ťažké úžitkové vozidlá. V tejto správe by sa mali zohľadniť prvé náznaky preferencií trhu a mal by sa zväziť technologický vývoj a vývoj technických špecifikácií. Komisia by mala vykonať preskúmanie tohto nariadenia do 31. decembra 2026 a potom každých päť rokov.

<sup>(22)</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(23)</sup> 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).

- (79) Vzhľadom na to, že toto nariadenie povedie k dodatočným úpravám a administratívnym nákladom, celkové regulačné zaťaženie odvetví, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, by sa malo dôkladne preskúmať. V tejto súvislosti by Komisia vo svojej správe o hodnotení fungovania tohto nariadenia mala posúdiť, do akej miery boli splnené ciele tohto nariadenia a do akej miery ovplyvnilo konkurencieschopnosť príslušných odvetví. Uvedené preskúmanie by sa malo vzťahovať aj na interakciu tohto nariadenia s inými príslušnými právnymi aktmi Únie vrátane možných krokov a opatrení, ktoré sa prijali alebo by sa mohli prijať na zníženie celkového tlaku na náklady v príslušných odvetviach.
- (80) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zabezpečenie zavedenia dostatočnej infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii, najmä pokiaľ ide o cestné vozidlá, vlaky, plavidlá a lietadlá na stojiskách, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu potreby umožniť mobilitu vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami po celej Únii ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii prijať opatrenia. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (81) Smernica 2014/94/EÚ by sa preto mala zrušiť. V delegovaných nariadeniach Komisie (EÚ) 2019/1745 <sup>(24)</sup> a (EÚ) 2021/1444 <sup>(25)</sup> sa stanovujú technické špecifikácie bez dátumov pre určité typy infraštruktúry pre alternatívne palivá a tieto špecifikácie majú teraz dátumy a sú uvedené v prílohe II k tomuto nariadeniu. V dôsledku toho by sa mali zrušiť aj uvedené delegované nariadenia,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## Článok 1

### Predmet úpravy

1. Týmto nariadením sa stanovujú záväzné národné cieľové hodnoty vedúce k zavedeniu dostatočnej infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii pre cestné vozidlá, vlaky, 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 aj pravidlá národných politických rámcov uvedených v článku 14, ktoré majú členské štáty prijať, vrátane pravidiel 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 podporiť spoluprácu a zabezpečiť dôkladné sledovanie pokroku. Mechanizmus podávania správ má formu štruktúrovaného, transparentného a iteratívneho procesu, ktorý prebieha medzi Komisiou a členskými štátmi na účely finalizácie národných politických rámcov, pričom sa zohľadňujú existujúce miestne a regionálne stratégie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, a ich následného vykonávania a zodpovedajúcich opatrení Komisie na podporu súdržného a rýchlejšieho zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v členských štátoch.

## 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;

<sup>(24)</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1745 z 13. augusta 2019, ktorým sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, pokiaľ ide o nabíjacie stanice pre motorové vozidlá kategórie L, pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou, zásobovanie vodíkom v cestnej doprave a zásobovanie zemným plynom v cestnej a vodnej doprave, a ktorým sa zrušuje delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/674 (Ú. v. EÚ L 268, 22.10.2019, s. 1).

<sup>(25)</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1444 zo 17. júna 2021, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, pokiaľ ide o normy pre nabíjacie stanice pre elektrické autobusy (Ú. v. EÚ L 313, 6.9.2021, s. 1).

2. „cena *ad hoc*“ je cena, ktorú prevádzkovateľ nabíjacieho bodu alebo čerpaceho miesta účtuje koncovému používateľovi za nabíjanie alebo čerpanie paliva *ad hoc*;
3. „pozdĺž cestnej siete TEN-T“ je:
  - a) pokiaľ ide o elektrické nabíjacie stanice: nachádzajú sa v cestnej sieti TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 3 km od najbližšieho výjazdu z cesty siete TEN-T; a
  - b) pokiaľ ide o vodíkové čerpace stanice: nachádzajú sa v cestnej sieti TEN-T alebo v jazdnej vzdialenosti do 10 km od najbližšieho výjazdu z cesty siete TEN-T;
4. „alternatívne palivá“ sú palivá alebo zdroje energie, ktoré v rámci energie používanej v doprave slúžia, aspoň čiastočne, ako náhrada fosílnych zdrojov ropy a ktoré majú potenciál prispievať k eliminácii emisií uhlíka a vylepšujú environmentálne vlastnosti odvetvia dopravy, a medzi ktoré patria:
  - a) „alternatívne palivá pre vozidlá, vlaky, plavidlá alebo lietadlá s nulovými emisiami“:
    - elektrina,
    - vodík,
    - amoniak;
  - b) „palivá z obnoviteľných zdrojov“:
    - palivá z biomasy vrátane bioplynu a biopalivá v zmysle článku 2 bodov 27, 28 a 33 smernice (EÚ) 2018/2001,
    - syntetické a parafinické palivá vrátane amoniaku vyrobené z obnoviteľných zdrojov energie;
  - c) „alternatívne palivá z neobnoviteľných zdrojov a fosílna 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;
5. „kontaktné stojisko lietadla“ je stojisko vo vymedzenej oblasti na odbavovacej ploche letiska, ktoré je vybavené nástupným mostom;
6. „vzdialené stojisko lietadla“ je stojisko vo vymedzenej oblasti na odbavovacej ploche letiska, ktoré nie je vybavené nástupným mostom;
7. „letisko základnej siete TEN-T alebo letisko súhrnnej siete TEN-T“ je letisko uvedené a kategorizované v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;
8. „automatická autentifikácia“ je autentifikácia vozidla v nabíjacom bode prostredníctvom nabíjacieho konektora alebo telematiky;
9. „dostupnosť údajov“ je existencia údajov v digitálnom strojovo čitateľnom formáte;
10. „elektrické vozidlo na batérie“ je elektrické vozidlo, ktoré je poháňané výlučne elektromotorom bez sekundárneho zdroja pohonu;
11. „obojsmerné nabíjanie“ je operácia inteligentného nabíjania, pri ktorom možno smer toku elektrickej energie zvrátiť, čo umožňuje tok elektriny z batérie do nabíjacieho bodu, ku ktorému je pripojená;
12. „konektor“ je fyzické rozhranie medzi nabíjacím bodom alebo čerpacím miestom a vozidlom, cez ktoré sa vymieňa palivo alebo elektrina;
13. „obchodná letecká doprava“ je obchodná letecká doprava v zmysle článku 3 bodu 24 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 <sup>(26)</sup>;
14. „kontajnerová loď“ je loď určená výhradne na prepravu kontajnerov v ložnom priestore a na palube;

<sup>(26)</sup> 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 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).



15. „zmluvná platba“ je platba za nabíjaciu službu alebo službu čerpania paliva od koncového používateľa poskytovateľovi služieb mobility na základe zmluvy uzatvorenej medzi týmto koncovým používateľom a týmto poskytovateľom služieb mobility;
16. „používateľ údajov“ je akýkoľvek orgán verejnej moci, cestný orgán, prevádzkovateľ ciest, prevádzkovateľ nabíjajúcich bodov a čerpacích miest, výskumná alebo mimovládna organizácia, poskytovateľ služieb mobility, platforma elektronického roamingu, poskytovateľ digitálnych máp alebo akýkoľvek iný subjekt, ktorý má záujem využívať údaje na poskytovanie informácií o infraštruktúre pre alternatívne palivá, vytvárať služby v tejto oblasti alebo vykonávať súvisiaci výskum či analýzu;
17. „digitálne pripojený nabíjací bod“ je nabíjací bod, ktorý môže odosielať a prijímať informácie v reálnom čase, komunikovať obojsmerne s elektrizačnou sústavou a elektrickým vozidlom a ktorý možno monitorovať a ovládať na diaľku, a to aj s cieľom začať a zastaviť operáciu nabíjania a merať toky elektriny;
18. „prevádzkovateľ distribučnej sústavy“ je prevádzkovateľ distribučnej sústavy v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 29 smernice (EÚ) 2019/944;
19. „distribútor“ je distribútor v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 43 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 <sup>(27)</sup>;
20. „dynamické údaje“ sú údaje, ktoré sa často alebo pravidelne menia;
21. „elektrický cestný systém“ je fyzické zariadenie pozdĺž cesty na prenos elektriny do elektrického vozidla počas jeho pohybu;
22. „elektrické vozidlo“ je motorové vozidlo vybavené hnacou sústavou, ktorá sa skladá minimálne z jedného neperiférneho elektrického motora v úlohe meniča energie s nabíjateľným systémom uchovávaní elektrickej energie, ktorý možno nabíjať externe;
23. „dodávanie elektriny stojacim lietadlám“ je dodávanie elektriny prostredníctvom normalizovaného pevného alebo pohyblivého rozhrania lietadlám stojacim na kontaktnom stojisku lietadla alebo na vzdialenom stojisku lietadla;
24. „koncový používateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá kupuje alternatívne palivo na priame použitie vo vozidle;
25. „e-roaming“ je výmena údajov a platieb medzi prevádzkovateľom nabíjacieho bodu alebo čerpacieho miesta a poskytovateľom služieb mobility, od ktorého koncový používateľ kupuje nabíjaciu alebo čerpaciu službu;
26. „e-roamingová platforma“ je platforma spájajúca účastníkov trhu, najmä poskytovateľov služieb mobility a prevádzkovateľov nabíjajúcich bodov alebo čerpacích miest, s cieľom umožniť vzájomné poskytovanie služieb vrátane e-roamingu;
27. „európska norma“ je európska norma v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;
28. „všeobecné letectvo“ sú všetky činnosti civilného letectva okrem pravidelných leteckých dopravných služieb a činností nepravidelnej leteckej dopravy za úhradu alebo nájomné;

<sup>(27)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

29. „hrubá priestornosť“ (GT) je hrubá priestornosť v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. e) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 <sup>(28)</sup>;
30. „ťažké úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo kategórie M<sub>2</sub> opísané v článku 4 ods. 1 písm. a) bode ii), motorové vozidlo kategórie M<sub>3</sub> opísané v článku 4 ods. 1 písm. a) bode iii), motorové vozidlo kategórie N<sub>2</sub> opísané v článku 4 ods. 1 písm. b) bode ii) alebo motorové vozidlo kategórie N<sub>3</sub> opísané v článku 4 ods. 1 písm. b) bode iii) nariadenia (EÚ) 2018/858;
31. „nabíjací bod na vysokovýkonné nabíjanie“ je nabíjací bod s výkonom vyšším ako 22 kW na prenos elektriny do elektrického vozidla;
32. „vysokorýchlostné osobné plavidlo“ je vysokorýchlostné plavidlo v zmysle vymedzenia v predpise 1 kapitoly X Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (SOLAS 74), ktoré prepravuje viac ako 12 cestujúcich;
33. „ľahké úžitkové vozidlo“ je motorové vozidlo kategórie M<sub>1</sub> opísané v článku 4 ods. 1 písm. a) bode i) alebo motorové vozidlo kategórie N<sub>1</sub> opísané v článku 4 ods. 1 písm. b) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;
34. „skvupalnený metán“ je LNG, skvupalnený bioplyn alebo syntetický skvupalnený metán vrátane zmesí týchto palív;
35. „výrobca“ je výrobca v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 40 nariadenia (EÚ) 2018/858;
36. „poskytovateľ služieb mobility“ je právnická osoba, ktorá koncovému používateľovi poskytuje služby za úhradu vrátane predaja nabíjajúcich alebo čerpacích služieb;
37. „nabíjací bod na bežné nabíjanie“ je nabíjací bod s výkonom 22 kW alebo nižším na prenos elektriny do elektrického vozidla;
38. „vnútroštatný prístupový bod“ je digitálne rozhranie zriadené členským štátom, ktoré predstavuje jednotné prístupové miesto k údajom;
39. „prevádzkovateľ nabíjacieho bodu“ je subjekt, ktorý je zodpovedný za riadenie a prevádzku nabíjacieho bodu a ktorý koncovým používateľom poskytuje nabíjaciu službu, a to aj v mene a na účet poskytovateľa služieb mobility;
40. „prevádzkovateľ čerpacieho miesta“ je subjekt, ktorý je zodpovedný za riadenie a prevádzku čerpacieho miesta a ktorý koncovým používateľom poskytuje službu čerpania paliva, a to aj v mene a na účet poskytovateľa služieb mobility;
41. „osobná loď“ je loď, ktorá prepravuje viac ako 12 cestujúcich vrátane výletných lodí, vysokorýchlostných osobných plavidiel a osobných lodí ro-ro;
42. „platobná služba“ je platobná služba v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2366 <sup>(29)</sup>;
43. „plug-in hybrid“ je elektrické vozidlo s konvenčným spaľovacím motorom v kombinácii s elektrickým pohonom, ktorý možno nabíjať z externého zdroja elektrického napájania;
44. „výkon“ je teoretický maximálny výkon vyjadrený v kW, ktorý dokáže nabíjací bod, nabíjacia stanica alebo nabíjací park, alebo zariadenie na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou poskytovať vozidlám alebo plavidlám pripojeným k danému nabíjaciemu bodu, stanici, parku alebo zariadeniu;
45. „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;
46. „QR kód“ je kódovanie a vizualizácia údajov v súlade s normou ISO/IEC 18004:2015;

<sup>(28)</sup> 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).

<sup>(29)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2366 z 25. novembra 2015 o platobných službách na vnútornom trhu, ktorou sa menia smernice 2002/65/ES, 2009/110/ES a 2013/36/EÚ a nariadenie (EÚ) č. 1093/2010, a ktorou sa zrušuje smernica 2007/64/ES (Ú. v. EÚ L 337, 23.12.2015, s. 35).

47. „nabíjanie *ad hoc*“ je nabíjacia služba zakúpená koncovým používateľom bez potreby jeho registrácie, uzavretia písomnej dohody alebo nadviazania obchodného vzťahu s prevádzkovateľom daného nabíjacieho bodu, ktorý presahuje rámec samotného nákupu nabíjacej služby;
48. „nabíjací bod“ je sieťové alebo mimosieťové pevné alebo mobilné rozhranie na prenos elektriny do elektrického vozidla, ktoré i keď môže mať jeden alebo viacero konektorov umožňujúcich použitie rôznych typov konektorov, je kedykoľvek schopné nabíjať len jedno elektrické vozidlo, a ktoré nezahŕňa zariadenia s výkonom 3,7 kW alebo menej, ktorých primárnym účelom nie je nabíjanie elektrických vozidiel;
49. „nabíjací bod, stanica alebo park pre ľahké úžitkové vozidlá“ je nabíjací bod, stanica alebo park určený na nabíjanie ľahkých úžitkových vozidiel, vzhľadom na osobitnú konštrukciu konektorov/zástrčiek alebo konštrukciu parkovacieho priestoru priloženého k nabíjaciemu bodu, stanici alebo parku, či oboje;
50. „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 parkovací priestor priložený k nabíjaciemu bodu, stanici alebo parku, či oboje;
51. „nabíjací park“ je jedna alebo viacero nabíjacích staníc na konkrétnom mieste;
52. „nabíjacia stanica“ je fyzické zariadenie na konkrétnom mieste, ktoré pozostáva z jedného alebo viacerých nabíjacích bodov;
53. „nabíjacia služba“ je predaj alebo poskytovanie elektriny vrátane súvisiacich služieb prostredníctvom verejne prístupného nabíjacieho bodu;
54. „operácia nabíjania“ je celý proces nabíjania vozidla vo verejne prístupnom nabíjacom bode od okamihu pripojenia vozidla do okamihu jeho odpojenia;
55. „čerpacie miesto *ad hoc*“ je čerpacia služba zakúpená koncovým používateľom bez potreby jeho registrácie, uzavretia písomnej dohody alebo nadviazania obchodného vzťahu s prevádzkovateľom daného čerpaceho miesta nad rámec samotného nákupu čerpacej služby;
56. „čerpacie miesto“ je pevné alebo pohyblivé čerpacie zariadenie na poskytovanie akéhokoľvek kvapalného alebo plyného paliva, ktoré dokáže v ktoromkoľvek okamihu doplniť palivo len jednému vozidlu, jednému vlaku, jednému plavidlu alebo jednému lietadlu;
57. „čerpacia služba“ je predaj alebo poskytovanie akéhokoľvek kvapalného alebo plyného paliva prostredníctvom verejne prístupného čerpaceho miesta;
58. „operácia čerpania“ je celý proces čerpania paliva do vozidla na verejne prístupnom čerpacom mieste od okamihu pripojenia vozidla do okamihu jeho odpojenia;
59. „čerpacia stanica“ je jedno fyzické zariadenie na konkrétnom mieste, ktoré pozostáva z jedného alebo viacerých čerpacích miest;
60. „regulačný orgán“ je regulačný orgán určený každým členským štátom podľa článku 57 ods. 1 smernice (EÚ) 2019/944;
61. „energia z obnoviteľných zdrojov“ je energia z obnoviteľných zdrojov v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 1 smernice (EÚ) 2018/2001;
62. „osobná loď ro-ro“ je loď so zariadením umožňujúcim cestným a koľajovým vozidlám nalodenie a vylodenie, ktorá prepravuje viac ako 12 cestujúcich;

63. „bezpečná a chránená parkovacia plocha“ je parkovacia plocha prístupná vodičom vykonávajúcim prepravu tovaru alebo cestujúcich, ktorá bola osvedčená v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2022/1012 <sup>(30)</sup>;
64. „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je dodávanie elektrickej energie prostredníctvom normalizovaného pevného alebo mobilného rozhrania z pobrežných zariadení pre námorné lode alebo plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy uviazané na nábreží;
65. „inteligentné nabíjanie“ je operácia nabíjania, pri ktorej sa intenzita elektriny dodávanej do batérie upravuje v reálnom čase na základe informácií získaných prostredníctvom elektronickej komunikácie;
66. „statické údaje“ sú údaje, ktoré sa často alebo pravidelne nemenia;
67. „súhrnná sieť TEN-T“ je súhrnná sieť v zmysle článku 9 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;
68. „základná sieť TEN-T“ je základná sieť v zmysle článku 38 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;
69. „vnútrozemský prístav základnej siete TEN-T alebo vnútrozemský prístav súhrnnej siete TEN-T“ je prístav vnútrozemskej vodnej dopravy základnej siete TEN-T alebo súhrnnej siete TEN-T uvedený a kategorizovaný v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;
70. „námorný prístav základnej siete TEN-T alebo námorný prístav súhrnnej siete TEN-T“ je námorný prístav základnej siete TEN-T alebo súhrnnej siete TEN-T uvedený a kategorizovaný v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;
71. „prevádzkovateľ prenosovej sústavy“ je prevádzkovateľ prenosovej sústavy v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 35 smernice (EÚ) 2019/944;
72. „mestský uzol“ je mestský uzol v zmysle vymedzenia v článku 3 písm. p) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

### Článok 3

#### **Cieľové hodnoty nabíjacej infraštruktúry pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá**

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území zriadili verejne prístupné nabíjacie stanice pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá takým spôsobom, ktorý zodpovedá miere využívania ľahkých úžitkových elektrických vozidiel, a aby poskytovali dostatočný výkon pre tieto vozidlá.

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby sa na konci každého roka počnúc rokom 2024 kumulatívne plnili tieto cieľové hodnoty výkonu:

- a) na každé ľahké úžitkové elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 1,3 kW; a
- b) na každý ľahký úžitkový plug-in hybrid evidovaný na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 0,8 kW.

2. Ak podiel ľahkých úžitkových elektrických vozidiel na batérie v porovnaní s celkovým vozovým parkom ľahkých úžitkových vozidiel evidovaných na území členského štátu dosiahne aspoň 15 % a členský štát preukáže, že plnenie požiadaviek stanovených v odseku 1 druhom pododseku má nepriaznivé účinky v tomto členskom štáte tým, že odrádza od súkromných investícií a už nie je odôvodnené, tento členský štát môže Komisii predložiť odôvodnenú žiadosť o povolenie uplatňovať nižšie požiadavky, pokiaľ ide o úroveň celkového výkonu, alebo prestať uplatňovať takéto požiadavky.

3. Komisia do šiestich mesiacov od prijatia odôvodnenej žiadosti predloženej podľa odseku 2 prijme rozhodnutie, ako je odôvodnené v každom jednotlivom prípade.

<sup>(30)</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1012 zo 7. apríla 2022, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o stanovenie noriem upresňujúcich úroveň služieb a bezpečnosti bezpečných a chránených parkovacích plôch a postupov ich certifikácie (Ú. v. EÚ L 170, 28.6.2022, s. 27).

4. Členské štáty zabezpečia minimálne pokrytie verejne prístupnými nabíjacími bodmi pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá v cestnej sieti na svojom území.

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby:

- a) sa pozdĺž základnej cestnej siete TEN-T v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km zriadili verejne prístupné nabíjacie parky pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:
  - i) do 31. decembra 2025 každý nabíjací park ponúka výkon najmenej 400 kW a zahŕňa aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
  - ii) do 31. decembra 2027 každý nabíjací park ponúka výkon najmenej 600 kW a zahŕňa aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
- b) sa pozdĺž súhrnnej cestnej siete TEN-T v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km zriadili verejne prístupné nabíjacie parky pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá, ktoré spĺňajú tieto požiadavky:
  - i) do 31. decembra 2027, pozdĺž aspoň 50 % dĺžky súhrnnej cestnej siete TEN-T, ponúka každý nabíjací park výkon najmenej 300 kW a zahŕňa aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
  - ii) do 31. decembra 2030 ponúka každý nabíjací park výkon najmenej 300 kW a zahŕňa aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
  - iii) do 31. decembra 2035 ponúka každý nabíjací park výkon najmenej 600 kW a zahŕňa aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 150 kW.

5. Výpočet percentuálneho podielu dĺžky súhrnnej cestnej siete TEN-T uvedeného v odseku 4 písm. b) bode i) sa zakladá na týchto prvkoch:

- a) výpočet menovateľa: celková dĺžka súhrnnej cestnej siete TEN-T na území členského štátu;
- b) výpočet čitateľa: kumulovaná dĺžka úsekov súhrnnej cestnej siete TEN-T medzi dvoma verejne prístupnými nabíjacími parkami pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v odseku 4 písm. b) bode i), s výnimkou akýchkoľvek úsekov súhrnnej cestnej siete TEN-T medzi dvoma z týchto nabíjajúcich parkov, ktoré sú vzdialené viac ako 60 km.

6. Pozdĺž cestnej siete TEN-T sa môže zriadiť jeden verejne prístupný nabíjací park pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá v oboch smeroch jazdy za predpokladu, že:

- a) uvedený nabíjací park je ľahko prístupný z oboch smerov jazdy;
- b) uvedený nabíjací park je primerane označený; a
- c) požiadavky stanovené v odseku 4, pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, celkový výkon nabíjacieho parku, počet nabíjajúcich bodov a výkon jednotlivých nabíjajúcich bodov, ktoré sú použiteľné pre jeden smer jazdy, sú splnené pre oba smery jazdy.

7. Odchylnе od odseku 4 tohto článku môžu členské štáty pozdĺž ciest siete TEN-T s celkovou priemernou ročnou dennou premávkou menej ako 8 500 ľahkých úžitkových vozidiel a v prípade, že zavádzanie infraštruktúry nemožno odôvodniť sociálno-ekonomickými nákladmi a prínosmi, stanoviť, že verejne prístupný nabíjací park pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá obsluhuje oba smery jazdy za predpokladu, že sú splnené požiadavky stanovené v odseku 4 tohto článku, pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, celkový výkon nabíjacieho parku, počet nabíjajúcich bodov a výkon jednotlivých nabíjajúcich bodov, ktoré sú použiteľné pre jeden smer jazdy, a že tento nabíjací park je ľahko prístupný z oboch smerov jazdy a primerane označený. Členské štáty oznámia Komisii všetky prípady, v ktorých využili výnimku uvedenú v tomto odseku. Členské štáty preskúmajú tieto prípady každé dva roky v rámci vypracúvania národných správ o pokroku uvedených v článku 15.

8. Odchylny od odseku 4 tohto článku môžu členské štáty pozdĺž ciest siete TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 8 500 ľahkých úžitkových vozidiel a ak zavádzanie infraštruktúry nemožno odôvodniť sociálno-ekonomickými nákladmi a prínosmi, znížiť až o 50 % celkový výkon verejne prístupného nabíjacieho parku pre ľahké úžitkové vozidlá požadovaný podľa odseku 4 tohto článku za predpokladu, že tento nabíjací park obsluhuje len jeden smer jazdy a že sú splnené ostatné požiadavky stanovené v odseku 4 tohto článku, pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, počet nabíjacích bodov a výkon jednotlivých nabíjacích bodov. Členské štáty oznámia Komisii všetky prípady, v ktorých využili výnimku uvedenú v tomto odseku. Členské štáty preskúmajú uvedené prípady každé dva roky v rámci vypracúvania národných správ o pokroku uvedených v článku 15.

9. Odchylny od požiadavky týkajúcej sa rozstupu maximálne 60 km medzi verejne prístupnými nabíjacími parkmi pre ľahké úžitkové vozidlá uvedenej v odseku 4 písm. a) a b) tohto článku môžu členské štáty povoliť väčší rozstup, a to až do 100 km, v prípade takýchto nabíjacích parkov pozdĺž ciest siete TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 3 000 ľahkých úžitkových vozidiel za predpokladu, že vzdialenosť medzi nabíjacími parkmi je primerane označená. Členské štáty oznámia Komisii všetky prípady, v ktorých využili výnimku uvedenú v tomto odseku. Členské štáty preskúmajú uvedené prípady každé dva roky v rámci vypracúvania národných správ o pokroku uvedených v článku 15.

10. Ak členský štát oznámil Komisii prípad, v ktorom využil výnimku uvedenú v odseku 7, požiadavky stanovené v odseku 4 písm. a) a b), pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, sa považujú za splnené.

11. Susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej cestnej siete TEN-T a súhrnnej cestnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v odseku 4 písm. a) a b).

#### Článok 4

### Cieľové hodnoty nabíjacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá

1. Členské štáty zabezpečia minimálne pokrytie verejne prístupnými nabíjacími bodmi pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá na svojom území.

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby:

- a) sa do 31. decembra 2025 pozdĺž aspoň 15 % dĺžky cestnej siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy verejne prístupné nabíjacie parky pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá a aby každý nabíjací park ponúkal výkon najmenej 1 400 kW a zahŕňal aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;
- b) sa do 31. decembra 2027 pozdĺž aspoň 50 % dĺžky cestnej siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy verejne prístupné nabíjacie parky pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá a aby každý nabíjací park:
  - i) pozdĺž základnej cestnej siete TEN-T ponúkal výkon najmenej 2 800 kW a zahŕňal aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;
  - ii) pozdĺž súhrnnej cestnej siete TEN-T ponúkal výkon najmenej 1 400 kW a zahŕňal aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;
- c) sa do 31. decembra 2030 pozdĺž základnej cestnej siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km verejne prístupné nabíjacie parky pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá a aby každý nabíjací park ponúkal výkon najmenej 3 600 kW a zahŕňal aspoň dva nabíjacie body s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;

- d) sa do 31. decembra 2030 pozdĺž súhrnnej cestnej siete TEN-T zriadili v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 100 km verejne prístupné nabíjacie parky pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá a aby každý nabíjací park ponúkal výkon najmenej 1 500 kW a zahrňal aspoň jeden nabíjací bod s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;
- e) sa do 31. decembra 2027 na každej bezpečnej a chránenej parkovacej ploche zriadili aspoň dve verejne prístupné nabíjacie stanice pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá s individuálnym výkonom najmenej 100 kW;
- f) sa do 31. decembra 2030 na každej bezpečnej a chránenej parkovacej ploche zriadili aspoň štyri verejne prístupné nabíjacie stanice pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá s individuálnym výkonom aspoň 100 kW;
- g) sa do 31. decembra 2025 v každom mestskom uzle zriadili verejne prístupné nabíjacie body pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá s celkovým výkonom najmenej 900 kW, poskytované nabíjacími stanicami s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;
- h) sa do 31. decembra 2030 v každom mestskom uzle zriadili verejne prístupné nabíjacie body pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá s celkovým výkonom najmenej 1 800 kW, poskytované nabíjacími stanicami s individuálnym výkonom najmenej 150 kW.

2. Výpočet percentuálneho podielu dĺžky cestnej siete TEN-T uvedeného v odseku 1 písm. a) a b) sa zakladá na týchto prvkoch:

- a) výpočet menovateľa: celková dĺžka cestnej siete TEN-T na území členského štátu;
- b) výpočet čitateľa: kumulovaná dĺžka úsekov cestnej siete TEN-T medzi dvoma verejne prístupnými nabíjacími parkmi pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v odseku 1 písm. a) alebo b), s výnimkou akýchkoľvek úsekov cestnej siete TEN-T medzi dvoma z týchto nabíjaciach parkov, ktoré sú vzdialené viac ako 120 km.

3. Pozdĺž cestnej siete TEN-T sa môže zriadiť jeden verejne prístupný nabíjací park pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá pre oba smery jazdy za predpokladu, že:

- a) uvedený nabíjací park je ľahko prístupný z oboch smerov jazdy;
- b) uvedený nabíjací park je primerane označený; a
- c) pre oba smery jazdy sú splnené požiadavky stanovené v odseku 1, pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, celkový výkon nabíjacieho parku, počet nabíjaciach bodov a výkon jednotlivých bodov, ktoré sú použiteľné pre jeden smer jazdy.

4. Odchylny od odseku 1 tohto článku môžu členské štáty pozdĺž ciest siete TEN-T s celkovou priemernou ročnou dennou premávkou menej ako 2 000 ťažkých úžitkových vozidiel a v prípade, že zavádzanie infraštruktúry nemožno odôvodniť sociálno-ekonomickými nákladmi a prínosmi, stanoviť, že verejne prístupný nabíjací park pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá obsluhuje oba smery jazdy za predpokladu, že sú splnené požiadavky stanovené v odseku 1 tohto článku, pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, celkový výkon nabíjacieho parku, počet nabíjaciach bodov a výkon jednotlivých nabíjaciach bodov, ktoré sú použiteľné pre jeden smer jazdy, a že nabíjací park je ľahko prístupný z oboch smerov jazdy a primerane označený. Členské štáty oznámia Komisii všetky prípady, v ktorých využili výnimku uvedenú v tomto odseku. Členské štáty preskúmajú uvedené prípady každé dva roky v rámci vypracúvania národných správ o pokroku uvedených v článku 15.

5. Odchylny od odseku 1 tohto článku môžu členské štáty pozdĺž ciest siete TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 2 000 ťažkých úžitkových vozidiel a ak zavádzanie infraštruktúry nemožno odôvodniť sociálno-ekonomickými nákladmi a prínosmi, znížiť až o 50 % celkový výkon verejne prístupného nabíjacieho parku pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá požadovaný podľa odseku 1 tohto článku za predpokladu, že tento nabíjací park obsluhuje len jeden smer jazdy a že sú splnené ostatné požiadavky stanovené v odseku 1 tohto článku, pokiaľ ide

o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, počet nabíjacích bodov a výkon jednotlivých nabíjacích bodov. Členské štáty oznámia Komisii všetky prípady, v ktorých využili výnimku uvedenú v tomto odseku. Členské štáty preskúmajú uvedené prípady každé dva roky v rámci vypracúvania národných správ o pokroku uvedených v článku 15.

6. Odchyľne od požiadavky týkajúcej sa rozstupu maximálne 60 km medzi verejne prístupnými nabíjacími parkmi pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá stanovenej v odseku 1 písm. c) tohto článku môžu členské štáty povoliť väčší rozstup, a to až do 100 km, v prípade takýchto nabíjacích parkov pozdĺž ciest základnej siete TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 800 ťažkých úžitkových vozidiel za predpokladu, že vzdialenosť medzi dobíjacími parkmi je primerane označená. Členské štáty oznámia Komisii všetky prípady, v ktorých využili výnimky uvedené v tomto odseku. Členské štáty preskúmajú uvedené prípady každé dva roky v rámci vypracúvania národných správ o pokroku uvedených v článku 15.

7. Ak členský štát oznámil Komisii prípad, v ktorom využil výnimku uvedenú v odseku 6, požiadavka stanovená v odseku 1 písm. c), pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi nabíjacími parkmi, sa považuje za splnenú.

8. Odchyľne od požiadaviek stanovených v odseku 1 písm. a), b), c) a d) týkajúcich sa celkového výkonu verejne prístupných nabíjacích parkov pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá a požiadavky stanovenej v odseku 1 písm. c) týkajúcej sa maximálneho rozstupu medzi týmito nabíjacími parkmi môže Cyprus predložiť Komisii odôvodnenú žiadosť o povolenie uplatňovať nižšie požiadavky, pokiaľ ide o úroveň celkového výkonu verejne prístupných nabíjacích parkov pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá, alebo uplatňovať väčší maximálny rozstup medzi týmito nabíjacími parkmi, a to až do 100 km, alebo uplatňovať oboje, za predpokladu, že takáto žiadosť by v prípade udelenia povolenia nebránila premávke ťažkých úžitkových elektrických vozidiel v danom členskom štáte.

Komisia do šiestich mesiacov od prijatia odôvodnenej žiadosti predloženej podľa prvého pododseku prijme rozhodnutie, ako je odôvodnené v každom jednotlivom prípade. Každé povolenie udelené Cypru na základe takéhoto rozhodnutia je platné najviac štyri roky. Ak chce Cyprus predĺžiť platnosť povolenia, môže pred uplynutím jeho platnosti predložiť Komisii ďalšiu odôvodnenú žiadosť.

9. Do 31. decembra 2030 susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej cestnej siete TEN-T a súhrnnej cestnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy medzi nabíjacími parkmi uvedené v odseku 1 písm. c) a d). Pred týmto dátumom sa osobitná pozornosť venuje cezhraničným úsekom a susediace členské štáty vynaložia maximálne úsilie na dodržanie týchto maximálnych rozstupov hneď, ako zavedú nabíjaciu infraštruktúru pozdĺž cezhraničných úsekov cestnej siete TEN-T.

## Článok 5

### Nabíjacia infraštruktúra

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

Na verejne prístupných nabíjacích bodoch zriadených od 13. apríla 2024 je možné *ad hoc* nabíjanie pomocou platobného nástroja, ktorý sa v Únii bežne používa. Na tento účel prevádzkovatelia nabíjacích bodov akceptujú v týchto bodoch elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby vrátane aspoň jednej z týchto možností:

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



Od 1. januára 2027 musia prevádzkovatelia nabíjajúcich bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body s výkonom 50 kW alebo viac, ktoré prevádzkujú, zriadené pozdĺž cestnej siete TEN-T alebo zriadené na bezpečnej a chránenej parkovacej ploche vrátane nabíjajúcich bodov zriadených pred 13. aprílom 2024, spĺňali požiadavky stanovené v písmene a) alebo b).

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

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

2. Prevádzkovatelia nabíjajúcich bodov zabezpečia, aby pri poskytovaní automatickej autentifikácie vo verejne prístupnom nabíjacom bode, ktorý prevádzkujú, koncoví používatelia mali vždy právo nepoužiť automatickú autentifikáciu, a namiesto toho aby si buď nabili vozidlo *ad hoc* v zmysle odseku 1 alebo využili iné zmluvné nabíjacie riešenie, ktoré daný nabíjací bod ponúka. Prevádzkovatelia nabíjajúcich bodov musia túto možnosť koncovým používateľom jasne zobraziť a vhodným spôsobom im ju ponúkať v každom verejne prístupnom nabíjacom bode, ktorý prevádzkujú a kde sprístupňujú automatickú autentifikáciu.

3. Ceny účtované prevádzkovateľmi verejne prístupných nabíjajúcich bodov musia byť primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjajúcich bodov nesmú diskriminovať prostredníctvom účtovaných cien medzi koncovými používateľmi a poskytovateľmi služieb mobility, ani medzi rôznymi poskytovateľmi služieb mobility. Úroveň cien však možno diferencovať, ale len ak je diferenciácia primeraná a objektívne odôvodnená.

4. Na verejne prístupných nabíjajúcich bodoch s výkonom 50 kW alebo viac je cena *ad hoc*, účtovaná zo strany prevádzkovateľa, založená na cene za kWh za dodanú elektrinu. Okrem toho môžu prevádzkovatelia týchto nabíjajúcich staníc účtovať poplatok za obsadenosť ako cenu za minútu s cieľom odradiť od dlhého obsadenia nabíjacieho bodu.

Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjajúcich bodov s výkonom 50 kW alebo viac musia na nabíjajúcich staniach uviesť cenu *ad hoc* za kWh a akýkoľvek možný poplatok za obsadenosť vyjadrený v cene za minútu tak, aby koncoví používatelia poznali túto informáciu pred začatím operácie nabíjania a aby sa uľahčilo porovnanie cien.

Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjajúcich bodov s výkonom nižším ako 50 kW musia na nabíjajúcich staniach, ktoré prevádzkujú, jasne a ľahko sprístupniť informácie o cene *ad hoc* spolu so všetkými jej cenovými zložkami tak, aby tieto informácie boli koncovým používateľom známe pred začatím operácie nabíjania a aby sa uľahčilo porovnávanie cien. Uplatniteľné cenové zložky sa uvádzajú v tomto poradí:

- cena za kWh;
- cena za minútu;
- cena za operáciu; a
- akúkoľvek ďalšiu cenovú zložku, ktorá sa účtuje.

Prvý a druhý pododsek sa uplatňujú na všetky nabíjacie body zriadené od 13. apríla 2024.

5. Ceny, ktoré poskytovatelia služieb mobility účtujú koncovým používateľom, musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Poskytovatelia služieb mobility sprístupnia koncovým používateľom pred začiatkom zamýšľanej operácie nabíjania všetky informácie o cene špecifické pre túto operáciu nabíjania, a to voľne dostupnými a bežne podporovanými elektronickými prostriedkami, pričom jasne rozlíšia všetky cenové zložky vrátane uplatniteľných nákladov na e-roaming a iných poplatkov alebo platieb, ktoré účtuje poskytovateľ služieb mobility. Tieto poplatky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Poskytovatelia služieb mobility nesmú účtovať žiadne dodatočné poplatky za cezhraničný e-roaming.

6. Členské štáty zabezpečia, aby ich orgány pravidelne monitorovali trh s nabíjacou infraštruktúrou, a najmä aby monitorovali dodržiavanie odsekov 3 a 5 prevádzkovateľmi nabíjajúcich bodov a poskytovateľmi služieb mobility. Členské štáty sa tiež usilujú zabezpečiť, aby ich orgány pravidelne monitorovali prípadné nekalé obchodné praktiky, ktoré majú vplyv na spotrebiteľov.

7. Do 14. októbra 2024 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body, ktoré prevádzkujú, boli digitálne pripojenými nabíjacími bodmi.
8. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečia, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body, ktoré prevádzkujú, a vybudované po 13. apríli 2024 alebo ktoré boli renovované po 14. októbri 2024 umožňovali inteligentné nabíjanie.
9. Členské štáty prijímajú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby na parkoviskách a odpočívadlách pozdĺž cestnej siete TEN-T, kde je zavedená infraštruktúra pre alternatívne palivá, bolo presné umiestnenie infraštruktúry pre alternatívne palivá primerane označené.
10. Do 14. apríla 2025 musia prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky verejne prístupné nabíjacie body s jednosmerným prúdom, ktoré prevádzkujú, boli vybavené vstavaným nabíjacím káblom.
11. Ak prevádzkovateľ nabíjacieho bodu nie je vlastníkom tohto bodu, vlastníkom poskytnie prevádzkovateľovi na základe ich vzájomnej dohody nabíjací bod s technickými charakteristikami, ktoré prevádzkovateľovi umožnia súlad s povinnosťami stanovenými v odsekoch 2, 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 zriadil 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 navrhnuté pre minimálnu kumulatívnu kapacitu 1 tona za deň, vybavené dávkovačmi na tankovanie s tlakom minimálne 700 barov a v maximálnych rozstupoch 200 km pozdĺž základnej siete TEN-T.

Členské štáty zabezpečia, aby bola do 31. decembra 2030 v každom mestskom uzle zriadená aspoň jedna verejne prístupná vodíková čerpacia stanica. Členské štáty zabezpečia, aby sa vykonala analýza na určenie optimálneho umiestnenia takýchto čerpacích staníc a aby sa touto analýzou preskúmalo najmä zriadenie takýchto čerpacích staníc v multimodálnych uzloch, kde by sa mohli zásobovať aj iné druhy dopravy.

Členské štáty vo svojich národných politických rámcoch stanovujú jasnú lineárnu trajektóriu na dosiahnutie cieľových hodnôt na rok 2030, a jasnú orientačnú cieľovú hodnotu na rok 2027, čím sa zabezpečí dostatočné pokrytie základnej siete TEN-T s cieľom vyhovieť meniacim sa požiadavkám trhu.

2. Susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v odseku 1 druhom pododseku.
3. Prevádzkovateľ verejne prístupnej čerpacej stanice, alebo ak prevádzkovateľ nie je vlastníkom, vlastníkom danej stanice na základe ich vzájomnej dohody zabezpečí, aby stanica bola navrhnutá na obsluhu ľahkých úžitkových vozidiel aj ťažkých úžitkových vozidiel.
4. Odchylny od odseku 1 tohto článku môžu členské štáty pozdĺž ciest základnej siete TEN-T s celkovou ročnou priemernou dennou premávkou menej ako 2 000 ťažkých úžitkových vozidiel a v prípadoch, keď zavádzanie infraštruktúry nemožno odôvodniť sociálno-ekonomickými nákladmi a prínosmi, znížiť kapacitu verejne prístupnej vodíkovej čerpacej stanice požadovanú podľa odseku 1 tohto článku až o 50 % za predpokladu, že sú splnené požiadavky stanovené v uvedenom odseku, pokiaľ ide o maximálny rozstup medzi vodíkovými čerpacími stanicami a tlakom dávkovača. Členské štáty oznámia Komisii všetky prípady, v ktorých využili výnimku uvedenú v tomto odseku. Členské štáty preskúmajú uvedené prípady každé dva roky v rámci vypracúvania národných správ o pokroku uvedených v článku 15.
5. Odchylny od odseku 1 tohto článku, ak sú náklady na zavedenie infraštruktúry neprimerané prínosom vrátane environmentálnych prínosov, členský štát sa môže rozhodnúť neuplatňovať odsek 1 tohto článku na:
  - a) najvzdialenejšie regióny Únie uvedené v článku 349 ZFEÚ; alebo

- b) ostrovy, na ktoré sa vzťahuje vymedzenie malých prepojených sústav alebo malých izolovaných sústav podľa smernice (EÚ) 2019/944.

V takýchto prípadoch členské štáty svoje rozhodnutie odôvodnia Komisii a sprístupnia všetky relevantné informácie vo svojich národných politických rámcoch.

#### Článok 7

### Vodíková čerpacia infraštruktúra

1. Prevádzkovatelia vodíkových čerpacích miest musia na verejne prístupných čerpacích miestach, ktoré prevádzkujú, poskytovať koncovým používateľom možnosť čerpania paliva *ad hoc*.

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

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

V prípade verejne prístupných vodíkových čerpacích miest zriadených po 13. apríli 2024 sa požiadavky stanovené v tomto odseku uplatňujú od ich zriadenia. V prípade verejne prístupných čerpacích miest zriadených pred 13. aprílom 2024 sa požiadavky stanovené v tomto odseku uplatňujú od 14. októbra 2024.

Ak prevádzkovateľ vodíkového čerpacieho miesta nie je vlastníkom tohto miesta, vlastníak 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 diskriminovať prostredníctvom účtovaných cien medzi koncovými používateľmi a poskytovateľmi služieb mobility, ani medzi rôznymi poskytovateľmi služieb mobility. Úroveň cien však môže byť diferencovaná, ale len vtedy, ak je diferenciácia objektívne odôvodnená.

3. Prevádzkovatelia vodíkových čerpacích miest jasne uvedú informácie o cene *ad hoc* za kg na verejne prístupných vodíkových čerpacích staniciach, ktoré prevádzkujú, aby tieto informácie boli koncovým používateľom známe pred začatím operácie čerpania a aby sa uľahčilo porovnávanie cien.

4. Prevádzkovatelia verejne prístupných vodíkových 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 všetky informácie o cene špecifické pre ich zamýšľanú operáciu čerpania pred jej začiatkom, a to voľne dostupnými a bežne podporovanými elektronickými prostriedkami, pričom jasne rozlíšia všetky zložky ceny účtovanej zo strany prevádzkovateľa vodíkového čerpacieho miesta vrátane platných nákladov na e-roaming a ďalších poplatkov alebo platieb, ktoré uplatňujú.

#### Článok 8

### Infraštruktúra pre skvapalnený metán pre vozidlá cestnej dopravy

Do 31. decembra 2024 členské štáty zabezpečia zriadenie primeraného počtu verejne prístupných čerpacích miest pre skvapalnený metán, aspoň pozdĺž základnej siete TEN-T, aby sa umožnila premávka ťažkých úžitkových motorových vozidiel s pohonom na skvapalnený metán v celej Únii tam, kde je dopyt, pokiaľ súvisiace náklady nie sú neprimerané prínosom vrátane environmentálnych prínosov.

## Článok 9

**Cieľové hodnoty pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných prístavoch**

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa v námorných prístavoch siete TEN-T zabezpečila minimálna úroveň pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné kontajnerové lode a námorné osobné lode.

Členské štáty na tento účel prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby do 31. decembra 2029:

- a) námorné prístavy základnej siete TEN-T a námorné prístavy súhrnnej siete TEN-T, v ktorých ročný počet zastavení námorných kontajnerových lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton uviazaných na nábreží prekročil za posledné tri roky v priemere číslo 100, boli vybavené na to, aby každý rok poskytovali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre aspoň 90 % celkového počtu zastavení námorných kontajnerových lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton uviazaných na nábreží v dotknutom námornom prístave;
- b) námorné prístavy základnej siete TEN-T a námorné prístavy súhrnnej siete TEN-T, v ktorých ročný počet zastavení námorných osobných lodí ro-ro s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton a námorných vysokorychlostných osobných plavidiel s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton uviazaných na nábreží prekročil za posledné tri roky v priemere číslo 40, boli vybavené na to, aby každý rok poskytovali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre aspoň 90 % celkového počtu zastavení námorných osobných lodí ro-ro s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton a námorných vysokorychlostných osobných plavidiel s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton uviazaných na nábreží v dotknutom námornom prístave;
- c) námorné prístavy základnej siete TEN-T a námorné prístavy súhrnnej siete TEN-T, v ktorých ročný počet zastavení iných námorných osobných lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, než sú námorné osobné lode ro-ro a námorné vysokorychlostné osobné plavidlá, uviazaných na nábreží prekročil za posledné tri roky v priemere číslo 25, boli vybavené na to, aby každý rok poskytovali pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre aspoň 90 % celkového počtu zastavení iných námorných osobných lodí s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, než sú námorné osobné lode ro-ro a námorné vysokorychlostné osobné plavidlá, uviazaných na nábreží v dotknutom námornom prístave.

2. Zastavenia lodí v prístavoch uvedené v článku 6 ods. 5 písm. a), b), c), e) a g) nariadenia (EÚ) 2023/1805 sa neberú do úvahy na účely stanovenia celkového počtu zastavení lodí v prístave, ktoré sú uviazané na nábreží v dotknutom námornom prístave podľa odseku 1 tohto článku.

3. Ak sa námorný prístav základnej siete TEN-T alebo námorný prístav súhrnnej siete TEN-T nachádza na ostrove, alebo v najvzdialenejšom regióne uvedenom v článku 349 ZFEÚ, alebo na území Ceuty a Melilly, ktoré nie sú priamo pripojené k elektrizačnej sústave pevniny, alebo v prípade najvzdialenejšieho regiónu alebo Ceuty a Melilly k elektrizačnej sústave susednej krajiny, odsek 1 tohto článku sa neuplatňuje, pokiaľ sa takéto pripojenie nedokončí alebo kým nebude existovať dostatočná miestna kapacita na výrobu elektriny z nefosílnych zdrojov energie na pokrytie potrieb ostrova, najvzdialenejšieho regiónu alebo Ceuty a Melilly, podľa toho, čo je relevantné.

## Článok 10

**Cieľové hodnoty pobrežného zásobovania elektrickou energiou vo vnútrozemských prístavoch**

Členské štáty zabezpečia, aby:

- a) bolo do 31. decembra 2024 zriadené aspoň jedno zariadenie na pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou vo všetkých vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T;
- b) bolo do 31. decembra 2029 zriadené aspoň jedno zariadenie na pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou vo všetkých vnútrozemských prístavoch súhrnnej siete TEN-T.

### Článok 11

#### **Cieľové hodnoty dodávok skvapalneného metánu v námorných prístavoch**

1. Členské štáty zabezpečia zriadenie primeraného počtu čerpacích miest pre skvapalnený metán v námorných prístavoch základnej siete TEN-T uvedených v odseku 2 na umožnenie premávky námorných lodí v základnej sieti TEN-T do 31. decembra 2024. 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 poskytujú prístup k čerpacím miestam pre skvapalnený metán uvedeným v odseku 1, pričom zohľadnia rozvoj prístavu, existujúce čerpacie miesta pre skvapalnený metán a skutočný dopyt na trhu z krátkodobého aj dlhodobého hľadiska, ako aj iný rozvoj.

### Článok 12

#### **Cieľové hodnoty dodávania elektriny stojacim lietadlám**

1. Členské štáty zabezpečia, aby na všetkých letiskách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T bolo zabezpečené dodávanie elektriny stojacim lietadlám, a to:
  - a) do 31. decembra 2024 na všetkých kontaktných stojiskách lietadiel používaných v obchodnej leteckej doprave na nastupovanie alebo vystupovanie cestujúcich alebo na naloženie alebo vyloženie tovaru;
  - b) do 31. decembra 2029 na všetkých vzdialených stojiskách lietadiel používaných v obchodnej leteckej doprave na nastupovanie alebo vystupovanie cestujúcich alebo na naloženie alebo vyloženie tovaru.
2. Členské štáty môžu oslobodiť letiská siete TEN-T s menej ako 10 000 pohybmi v rámci komerčných letov ročne v priemere za posledné tri roky od povinnosti dodávať elektrinu stojacim lietadlám na všetkých vzdialených stojiskách lietadiel.
3. Odsek 1 sa nevzťahuje na osobitne určené stojiská na odstraňovanie námrazy, stojiská vo vyhradených vojenských priestoroch a stojiská osobitne určené pre lietadlá všeobecného letectva s maximálnou vzletovou hmotnosťou menšou ako 5,7 tony.
4. Členské štáty prijímú najneskôr k 1. januáru 2030 potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby elektrina dodávaná podľa odseku 1 pochádzala z elektrizačnej sústavy alebo sa vyrábala na mieste bez použitia fosílnych palív.

### Článok 13

#### **Železničná infraštruktúra**

Pokiaľ ide o železničnú infraštruktúru, na ktorú sa nevzťahuje nariadenie (EÚ) č. 1315/2013, členské štáty posúdia vývoj technológií alternatívnych palív a pohonných systémov pre železničné úseky, ktoré nemožno úplne elektrifikovať z technických dôvodov alebo dôvodov nákladovej efektívnosti, ako sú vlaky na vodíkový alebo batériový pohon, a v relevantnom prípade akékoľvek potreby nabíjacej a čerpacej infraštruktúry.

### Článok 14

#### **Národné politické rámce**

1. Každý členský štát do 31. decembra 2024 vypracuje a zašle Komisii návrh národného politického rámca pre rozvoj trhu, pokiaľ ide o alternatívne palivá v odvetví dopravy a rozvoj príslušnej infraštruktúry.

2. 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 a rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá na ostrovoch a v najvzdialenejších regiónoch;
  - 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) politiky a opatrenia potrebné na zabezpečenie dosiahnutia záväzných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v písmene b);
  - d) plánované alebo prijaté opatrenia na podporu zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá pre kaptívne vozové parky, najmä nabíjacích staníc a vodíkových čerpacích staníc pre služby verejnej dopravy a nabíjacích staníc pre spoločné využívanie vozidiel (tzv. car sharing);
  - e) plánované alebo prijaté opatrenia na podporu a uľahčenie zavádzania nabíjacích staníc pre ľahké úžitkových vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá na súkromných miestach, ktoré nie sú prístupné verejnosti;
  - f) plánované alebo prijaté opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských uzloch, najmä pokiaľ ide o verejne prístupné nabíjacie body;
  - g) plánované alebo prijaté opatrenia na podporu dostatočného počtu verejne prístupných nabíjacích bodov na vysokovýkonné nabíjanie;
  - h) plánované alebo prijaté opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby zavádzanie a prevádzka nabíjacích bodov vrátane geografického rozloženia nabíjacích bodov s obojsmerným nabíjaním prispievali k flexibilitě energetického systému a k prieniku elektriny z obnoviteľných zdrojov do elektrizačnej sústavy;
  - i) opatrenia na zabezpečenie toho, aby verejne prístupné nabíjacie body a čerpacie miesta pre alternatívne palivá boli prístupné pre staršie osoby, osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici (EÚ) 2019/882;
  - j) plánované alebo prijaté opatrenia na odstránenie možných prekážok z hľadiska plánovania, povoľovania, obstarávania a prevádzkovania infraštruktúry pre alternatívne palivá;
  - k) prehľad súčasného stavu, perspektív a plánovaných opatrení, pokiaľ ide o zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v námorných prístavoch iné ako skvapalnený metán a pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné plavidlá, ako napríklad pre vodík, amoniak, metanol a elektrinu;
  - l) prehľad súčasného stavu, perspektív a plánovaných opatrení v súvislosti so zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá vrátane cieľových hodnôt, kľúčových míľnikov a potrebného financovania pre vlaky na vodíkový alebo batériový pohon na železničných úsekoch siete TEN-T, ktoré nemožno elektrifikovať;
  - m) prehľad súčasného stavu, perspektív a plánovaných opatrení v súvislosti so zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá na letiskách iné ako dodávky elektrickej energie stojacim lietadlám, ako sú elektrické nabíjanie a čerpanie vodíka pre lietadlá;
  - n) prehľad súčasného stavu, perspektív a plánovaných opatrení v súvislosti so zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá vo vnútrozemskej vodnej doprave, napríklad v prípade elektriny a vodíka.

3. Národný politický rámec môže obsahovať tieto prvky:
  - a) prehľad súčasného stavu, perspektív a plánovaných opatrení pre zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v námorných prístavoch, ako napríklad pre elektrinu a vodík, pre prístavné služby vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 <sup>(31)</sup>;
  - b) národné cieľové hodnoty a opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá pozdĺž cestných sietí, ktoré nie sú zahrnuté do základnej siete TEN-T alebo súhrnnej siete TEN-T, najmä pokiaľ ide o verejne prístupné nabíjacie body;
  - c) opatrenia na zabezpečenie prístupu k nabíjacej a čerpacjej infraštruktúre na celom území členského štátu s osobitným dôrazom na vidiecke oblasti s cieľom zabezpečiť ich dostupnosť a územnú súdržnosť;
  - d) opatrenia na zabezpečenie toho, aby hustota verejne prístupnej infraštruktúry pre alternatívne palivá dostupnej na vnútroštátnej úrovni zohľadňovala hustotu obyvateľstva;
  - e) národné cieľové hodnoty a ciele zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá súvisiace s písmenami a), b), c) a d), pre ktoré nie sú v tomto nariadení stanovené žiadne záväzné cieľové hodnoty.
4. Členské štáty zabezpečia, aby sa v národných politických rámcoch zohľadnili potreby rôznych druhov dopravy existujúcich na ich území.
5. Členské štáty zabezpečia, aby národné politické rámce podľa potreby zohľadňovali záujmy regionálnych a miestnych orgánov, najmä pokiaľ ide o nabíjaciú a čerpaciú infraštruktúru pre verejnú dopravu, ako aj záujmy dotknutých zainteresovaných strán.
6. 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 spolupracujú najmä pri vypracúvaní stratégií využívania alternatívnych palív a zavádzania zodpovedajúcej infraštruktúry vo vodnej doprave. Komisia členským štátom v procese spolupráce pomôže.
7. Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá musia byť v súlade s príslušnými pravidlami Únie pre štátnu pomoc.
8. Každý členský štát zverejní návrh svojho národného politického rámca a zabezpečí, aby verejnosť dostala včas reálnu príležitosť zapojiť sa do prípravy návrhu národného politického rámca.
9. Komisia posúdi návrhy národných politických rámcov a môže vydať odporúčania členským štátom. Tieto odporúčania sa vydajú najneskôr šesť mesiacov po predložení návrhov národných politických rámcov, ako sa uvádza v odseku 1 tohto článku. Môžu špecifikovať najmä:
  - a) úroveň ambícií cieľových hodnôt a cieľov v záujme splnenia povinností stanovených v článkoch 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 a 13;
  - b) politiky a opatrenia týkajúce sa národných cieľových hodnôt a cieľov.
10. Každý členský štát vo svojom konečnom národnom politickom rámci náležite zohľadní všetky odporúčania Komisie. Ak dotknutý členský štát nezohľadní niektoré odporúčanie alebo jeho podstatnú časť, musí Komisii poskytnúť písomné vysvetlenie.
11. Každý členský štát do 31. decembra 2025 vypracuje svoj konečný národný politický rámec v ľahko čitateľnej a zrozumiteľnej forme a oznámi ho Komisii. Komisia tieto konečné národné politické rámce zverejní.

<sup>(31)</sup> 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).

## Článok 15

**Vypracúvanie národných správ**

1. Do 31. decembra 2027 a potom každé dva roky každý členský štát predloží Komisii samostatnú národnú správu o pokroku pri vykonávaní svojho národného politického rámca. Správa sa vypracuje v ľahko čitateľnej a zrozumiteľnej forme a Komisia ju zverejní.
2. Národná správa o pokroku musí zahŕňať informácie uvedené v prílohe I a v prípade potreby aj relevantné odôvodnenie úrovne dosiahnutia národných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v článku 14 ods. 2, ako aj uvedenie opatrení, ktoré sa majú prijať na dosiahnutie týchto cieľových hodnôt a cieľov v budúcnosti.
3. Členské štáty do 30. júna 2024 a potom každé tri roky posúdia, ako by zavedenie a prevádzka nabíjacích bodov mohli umožniť elektrickým vozidlám ďalej prispievať k flexibilitě energetického systému vrátane ich účasti na vyrovnaní trhu, a k ďalšej absorpcii elektriny z obnoviteľných zdrojov. V danom posúdení sa zohľadnia všetky typy nabíjacích bodov, či už verejných, alebo súkromných vrátane tých, ktoré ponúkajú inteligentné a obojsmerné nabíjanie, a všetky výkony, a poskytnú sa odporúčania z hľadiska typu nabíjacieho bodu, podpornej technológie a geografického rozloženia s cieľom uľahčiť používateľom možnosť integrovať svoje elektrické vozidlá do sústavy. V uvedenom posúdení sa určia vhodné opatrenia, ktoré sa majú vykonať s cieľom splniť požiadavky stanovené v tomto nariadení vrátane tých, ktoré majú zabezpečiť súlad plánovania infraštruktúry s príslušným plánovaním siete. V tomto posúdení sa zohľadní vstup všetkých zainteresovaných strán a toto posúdenie sa sprístupní verejnosti. Každý členský štát môže požiadať svoj regulačný orgán o vykonanie uvedeného posúdenia. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty v prípade potreby prijímú vhodné opatrenia na zavedenie dodatočných nabíjacích bodov a uvedené opatrenia zahrnú do národných správ o pokroku uvedených v odseku 1 tohto článku. 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 každého členského štátu na základe vstupov od prevádzkovateľov prenosových a distribučných sústav do 30. júna 2024 a potom každé tri roky posúdi potenciálny príspevok obojsmerného nabíjania k zníženiu nákladov pre užívateľov a nákladov na systém a k zvýšeniu podielu elektriny z obnoviteľných zdrojov v elektrizačnej sústave. Toto posúdenie sa zverejní. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty v prípade potreby prijímú vhodné opatrenia na prispôbenie dostupnosti a geografického rozloženia obojsmerných nabíjacích bodov na súkromných pozemkoch a zahrnú ich do národných správ o pokroku uvedených v odseku 1.

## Článok 16

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

Komisia prijme do 14. októbra 2024 usmernenia a vzory týkajúce sa obsahu, štruktúry a formátu národných politických rámcov, ktoré majú členské štáty predložiť podľa článku 14, a obsahu národných správ o pokroku, ktoré majú členské štáty predložiť podľa článku 15 ods. 1. Komisia môže prijať usmernenia a vzory na uľahčenie účinného uplatňovania akýchkoľvek iných ustanovení tohto nariadenia v celej únii.

## Článok 17

**Preskúmanie národných politických rámcov a národných správ o pokroku**

1. Komisia do 31. decembra 2026 posúdi národné politické rámce oznámené členskými štátmi podľa článku 14 ods. 11 a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o posúdení týchto národných politických rámcov a ich koherentnosti na úrovni Únie vrátane počiatočného posúdenia očakávanej úrovne dosiahnutia národných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v článku 14 ods. 2.
2. Komisia posúdi národné správy o pokroku predložené členskými štátmi podľa článku 15 ods. 1 a podľa potreby vydá členským štátom odporúčania s cieľom zabezpečiť dosiahnutie cieľov a splnenie povinností stanovených v tomto nariadení.



3. Dotknutý členský štát do šiestich mesiacov od prijatia odporúčaní uvedených v odseku 2 oznámi Komisii, ako mieni odporúčania uplatňovať. Ak sa dotknutý členský štát rozhodne nevykonať odporúčania alebo ich podstatnú časť, poskytne Komisii odôvodnenie.

4. Po tom, ako členský štát predloží oznámenie alebo odôvodnenie uvedené v odseku 3, dotknutý členský štát vo svojej nasledujúcej národnej správe o pokroku uvedie, ako vykonal odporúčania.

5. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o svojom posúdení národných správ o pokroku rok po predložení týchto národných správ o pokroku členskými štátmi podľa článku 15 ods. 1. Uvedené posúdenie zahŕňa hodnotenie:

- a) pokroku členských štátov pri dosahovaní cieľových hodnôt a cieľov uvedených v článku 14 ods. 2 vrátane reakcií členských štátov na odporúčania Komisie podľa odseku 2 tohto článku;
- b) koherentnosti rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá na úrovni Únie.

6. Na základe konečných národných politických rámcov uvedených v článku 14 ods. 11, národných správ o pokroku uvedených v článku 15 ods. 1 a správ uvedených v článku 18 ods. 1 Komisia zverejní a pravidelne aktualizuje informácie o národných cieľových hodnotách a cieľoch predložených jednotlivými členskými štátmi, pokiaľ ide o:

- a) počet verejne prístupných nabíjajúcich bodov a nabíjajúcich staníc v členení na nabíjacie body pre ľahké úžitkové vozidlá a nabíjacie body a nabíjacie stanice 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 prístavoch a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
- d) infraštruktúru na dodávanie elektriny stojacim lietadlám na letiskách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
- e) počet čerpacích miest pre skvapalnený metán v námorných prístavoch a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
- f) počet verejne prístupných čerpacích miest pre skvapalnený metán pre motorové vozidlá;
- g) počet verejne prístupných čerpacích miest pre CNG pre motorové vozidlá;
- h) nabíjacie body a čerpacie miesta pre iné alternatívne palivá v námorných prístavoch a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
- i) nabíjacie body a čerpacie miesta pre iné alternatívne palivá na letiskách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;
- j) nabíjacie body a čerpacie miesta pre alternatívne palivá v železničnej doprave.

## Článok 18

### Sledovanie pokroku

1. Členské štáty do 31. marca 2025, a následne každý rok do 31. marca nahlásia Komisii celkový súhrnný nabíjací výkon, počet zriadených verejne prístupných nabíjajúcich bodov a počet elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov evidovaných na ich území k 31. decembru predchádzajúceho roka v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe III.

2. Bez toho aby bol dotknutý postup stanovený v článku 258 ZFEÚ, ak zo správy uvedenej v odseku 1 tohto článku alebo z akýchkoľvek informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, vyplýva, že členský štát nedosiahne svoje národné cieľové hodnoty stanovené v článku 3 ods. 1 tohto nariadenia, Komisia môže na tento účel vydať zistenie a odporučiť dotknutému členskému štátu, aby prijal nápravné opatrenia na dosiahnutie národných cieľových hodnôt. Do troch mesiacov od prijatia zistení Komisie dotknutý členský štát oznámi Komisii:

- a) nápravné opatrenia, ktoré plánuje zaviesť na dosiahnutie národných cieľových hodnôt stanovených v článku 3 ods. 1 tohto nariadenia, vrátane akýchkoľvek dodatočných opatrení, ktoré má členský štát v úmysle vykonať na dosiahnutie uvedených cieľových hodnôt; a
- b) jasný harmonogram opatrení, ktorý umožní posúdenie ročného pokroku pri dosahovaní uvedených cieľových hodnôt.

Ak Komisia usúdi, že nápravné opatrenia sú uspokojivé, dotknutý členský štát aktualizuje svoju najnovšiu národnú správu o pokroku uvedenú v článku 15 o uvedené nápravné opatrenia a predloží ju Komisii.

Komisia zverejní svoje odporúčania a nápravné opatrenia a dodatočné opatrenia dotknutého členského štátu.

## Článok 19

### Informácie pre používateľov

1. Poskytnú sa relevantné, konzistentné a jasné informácie o motorových vozidlách uvedených na trh, ktoré možno pravidelne nabíjať alebo do ktorých je možné pravidelne čerpať palivo.

Uvedené informácie poskytujú:

- a) výrobcovia v návodoch na používanie motorových vozidiel a na motorových vozidlách pri uvedení týchto vozidiel na trh;
- b) prevádzkovatelia nabíjajúcich bodov a čerpacích miest na nabíjajúcich bodoch a čerpacích miestach; a
- c) distribútori v predajniach motorových vozidiel.

2. To, či sú vozidlá a infraštruktúry alebo palivá a vozidlá, na ktoré sa vzťahuje odsek 1 tohto článku, kompatibilné, sa určí v súlade s technickými špecifikáciami uvedenými v bodoch 10.1 a 10.2 prílohy II.

Ak sa takéto technické špecifikácie vyjadrujú grafickým označením vrátane systému farebného kódovania, musí byť takéto grafické označenie jednoduché a ľahko zrozumiteľné.

Toto grafické označenie musí byť jasne viditeľným spôsobom umiestnené:

- a) prevádzkovateľmi čerpacích miest na príslušné výdajné stojany a ich výdajné pištole na všetkých čerpacích miestach, ktoré prevádzkujú, a to od dátumu, keď sa palivá uvedú na trh;
- b) výrobcom 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.

3. Keď sa na čerpacej stanici uvádzajú ceny palív, členské štáty zabezpečia, aby sa na informačné účely uvádzalo podľa potreby a najmä pre vodič porovnanie príslušných jednotkových cien podľa spoločnej metodiky porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív uvedenej v bode 10.3 prílohy II.

4. V situáciách, keď európske normy, ktorými sa stanovujú technické špecifikácie paliva, nezahŕňajú požiadavky na označovanie na označenie súladu s príslušnými normami, keď požiadavky na označovanie neodkazujú na grafické označenie vrátane systému farebného kódovania, alebo keď požiadavky na označovanie nie sú vhodné na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia, Komisia môže na účely jednotného vykonávania odsekov 1 a 2 poveriť európske normalizačné organizácie, aby vypracovali špecifikácie označovania compatibility.

Komisia na základe špecifikácií označovania kompatibility vypracovaných európskymi normalizačnými organizáciami podľa poverenia uvedeného v prvom pododseku prijme vykonávacie akty, ktorými sa určí grafické označenie, 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.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.

5. Ak sa aktualizujú ustanovenia o označovaní príslušných európskych noriem alebo ak sa vypracujú nové európske normy pre alternatívne palivá, zodpovedajúce požiadavky na označovanie sa uplatňujú na všetky nabíjacie body a čerpacie miesta najneskôr 24 mesiacov po prijatí zodpovedajúceho vykonávacieho aktu a na všetky motorové vozidlá uvedené na trh odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto zodpovedajúceho vykonávacieho aktu.

## Článok 20

### Ustanovenia o údajoch

1. Členské štáty vymenujú organizáciu pre registráciu identifikácií (ďalej len „IDRO“). Organizácia IDRO vydá a spravuje jedinečné identifikačné kódy (ďalej len „ID“) s cieľom identifikovať aspoň prevádzkovateľov nabíjacích bodov a poskytovateľov služieb mobility do 14. apríla 2025.

2. Do 14. apríla 2025 prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá, alebo na základe vzájomných dohôd vlastníci týchto bodov a miest zabezpečia bezplatnú dostupnosť statických údajov a dynamických údajov o infraštruktúre pre alternatívne palivá, ktorú prevádzkujú, alebo o službách neoddeliteľne spojených s takouto infraštruktúrou, ktoré poskytujú alebo zabezpečujú externe. Poskytnú sa tieto typy údajov:

- a) statické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch a čerpacích miestach pre alternatívne palivá, ktoré prevádzkujú:
  - i) geografická poloha nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá,
  - ii) počet konektorov,
  - iii) počet parkovacích miest pre osoby so zdravotným postihnutím,
  - iv) kontaktné údaje vlastníka a prevádzkovateľa nabíjacej stanice a čerpacej stanice,
  - v) otváracie hodiny;
- b) ďalšie statické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch, ktoré prevádzkujú:
  - i) ID kódy aspoň prevádzkovateľa nabíjacieho bodu,
  - ii) typ konektora,
  - iii) typ prúdu (AC/DC),
  - iv) maximálny výkon (kW) nabíjacej stanice,
  - v) maximálny výkon (kW) nabíjacieho bodu,
  - vi) kompatibilita s typom vozidla;
- c) dynamické údaje o verejne prístupných nabíjacích bodoch a čerpacích miestach pre alternatívne palivá, ktoré prevádzkujú:
  - i) prevádzkový stav (v prevádzke/mimo prevádzky),
  - ii) dostupnosť (obsadené/volné),
  - iii) cena *ad hoc*,
  - iv) dodávaná elektrina je 100 % obnoviteľná (áno/nie).

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

3. Každý prevádzkovateľ verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá alebo na základe vzájomných dohôd vlastníka týchto bodov a miest zriadi aplikačné programovacie rozhranie (ďalej len „API“), ktoré poskytuje bezplatný a neobmedzený prístup k údajom uvedeným v odseku 2, a informácie o tomto rozhraní API predloží národným prístupovým bodom.

Rozhranie API každého prevádzkovateľa nabíjacích bodov a čerpacích miest alebo na základe vzájomných dohôd rozhranie API vlastníka týchto bodov a miest musí spĺňať spoločné technické požiadavky stanovené Komisiou v delegovaných aktoch uvedených v odseku 6 s cieľom umožniť automatizovanú a jednotnú výmenu údajov medzi prevádzkovateľmi verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest a používateľmi údajov.

4. Členské štáty do 31. decembra 2024 zabezpečia, aby sa údaje uvedené v odseku 2 tohto článku sprístupnili na otvorenom a nediskriminačnom základe všetkým používateľom údajov prostredníctvom ich národných prístupových bodov v súlade s príslušnými ustanoveniami, ktoré sa týkajú takýchto údajov, uvedenými v delegovanom nariadení (EÚ) 2022/670 a v súlade s dodatočnými doplňujúcimi špecifikáciami, ktoré možno prijať v súlade s odsekom 7 tohto článku. Ak členské štáty agregujú údaje v rámci svojich národných prístupových bodov, môžu tieto údaje poskytnúť spoločnému európskemu prístupovému bodu prostredníctvom rozhrania API.

5. Komisia do 31. decembra 2026 zriadi spoločný európsky prístupový bod, ktorý bude fungovať ako dátová brána uľahčujúca prístup k údajom uvedeným v odseku 2 z rôznych národných prístupových bodov. Komisia zabezpečí, aby bol spoločný európsky prístupový bod ľahko dostupný a aby ho mohli používať všetci používatelia údajov, napríklad vytvorením osobitného webového portálu.

6. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 22 s cieľom:

- a) zmeniť odsek 2 tohto článku tak, aby zahŕňal ďalšie typy údajov týkajúce sa verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá alebo služby neoddeliteľne spojené s takouto infraštruktúrou, ktoré prevádzkovatelia tejto infraštruktúry poskytujú alebo zabezpečujú externe, s ohľadom na technologický vývoj alebo nové služby sprístupnené na trhu; a
- b) doplniť toto nariadenie stanovením spoločných technických požiadaviek na spoločné aplikačné programovacie rozhranie s cieľom umožniť automatizovanú a jednotnú výmenu údajov medzi prevádzkovateľmi verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá a používateľmi údajov.

7. Komisia môže prijímať vykonávacie akty stanovujúce:

- a) špecifikácie, ktoré dopĺňajú špecifikácie stanovené v delegovanom nariadení (EÚ) 2022/670 a ktoré sa týkajú formátu, frekvencie a kvality údajov, v ktorých sa sprístupňujú údaje uvedené v odseku 2 tohto článku, a v delegovaných aktoch prijatých na základe odseku 6 tohto článku;
- b) podrobné postupy umožňujúce dostupnosť a prístupnosť údajov požadovaných podľa tohto článku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 23 ods. 2.

Uvedenými vykonávacími aktmi nie je dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ<sup>(32)</sup> ani delegované a vykonávacie akty prijaté na jej základe.

8. V delegovaných a vykonávacích aktoch uvedených v odsekoch 6 a 7 sa stanovujú primerané prechodné obdobia pred tým, ako sa ustanovenia v nich obsiahnuté alebo ich zmeny stanú záväznými pre prevádzkovateľov alebo vlastníkov nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá.

<sup>(32)</sup> 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).

## Článok 21

**Spoločné technické špecifikácie**

1. Uplatňujú sa technické špecifikácie stanovené v prílohe II.
2. 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.
3. Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 22 s cieľom:
  - a) zmeniť prílohu II zavedením technických špecifikácií pre oblasti uvedené v danej prílohe s cieľom umožniť úplnú technickú interoperabilitu nabíjacej a čerpacej infraštruktúry z hľadiska fyzických spojení, komunikačných výmen a prístupu pre osoby so zníženou pohyblivosťou k týmto oblastiam; a
  - b) bez zbytočného odkladu a najneskôr 12 mesiacov po prijatí príslušných noriem zmeniť prílohu II aktualizáciou odkazov na normy uvedené v technických špecifikáciách stanovených v uvedenej prílohe.
4. Ak sa delegované akty uvedené v odseku 3 majú uplatňovať na existujúce infraštruktúry, uvedené delegované akty sa musia zakladať na analýze nákladov a prínosov, ktorá sa spolu s uvedenými delegovanými aktmi predloží Európskemu parlamentu a Rade.
5. Ak sa európske normy, v ktorých sa stanovujú technické špecifikácie paliva, vypracujú po tom, ako Komisia prijala vykonávací akt uvedený v článku 19 ods. 4 druhom pododseku, a obsahujú ustanovenia vyžadujúce označovanie na uvádzanie súladu s príslušnými normami a odkazujú na grafické označenie vrátane systémov farebného kódovania, zmeny prílohy II prijaté delegovanými aktmi uvedenými v odseku 3 tohto článku musia zahŕňať uvedenie toho, ktoré z týchto noriem alebo vykonávacích aktov sa majú uplatňovať, a v prípade potreby zrušiť príslušné vykonávacie akty.
6. Zmeny prílohy II prijaté delegovanými aktmi uvedenými v odseku 3 zahŕňajú primerané prechodné obdobia pre všetky technické špecifikácie, ktoré sa týmito delegovanými aktmi zavádzajú alebo menia a počas ktorých nie sú záväzné pre príslušnú infraštruktúru.

## Článok 22

**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 20 a 21 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 13. apríla 2024. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o 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 20 a 21 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 pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 20 a 21 nadobúda 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 23

#### Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

### Článok 24

#### Podávanie správ a preskúmanie

1. Komisia predloží do 31. decembra 2024 Európskemu parlamentu a Rade správu o technologickej pripravenosti a pripravenosti trhu zameranú na ťažké úžitkové vozidlá. V uvedenej správe sa zohľadnia počiatočné náznamy o preferenciách trhu. Zohľadňuje sa v nej aj technologický vývoj a vývoj technických špecifikácií dosiahnutých do uvedeného dátumu a vývoj očakávaný v krátkodobom horizonte, najmä pokiaľ ide o normy a technológie nabíjania a čerpania paliva, ako sú normy na vysokovýkonné nabíjanie a elektrické cestné systémy, a používanie kvapalného vodíka.

Pokiaľ ide o vodíkové čerpacie stanice, Komisia ďalej posúdi požiadavky uvedené v článku 6 vzhľadom na technologický vývoj a vývoj na trhu, potrebu špecifikovať vyššiu kapacitu týchto staníc, potrebu stanoviť cieľové hodnoty pre vodíkovú čerpaciu infraštruktúru, ako aj dátum rozšírenia požiadaviek na zavádzanie vodíkových čerpacích staníc do súhrnnej siete TEN-T.

2. Komisia do 31. decembra 2026 a následne každých päť rokov preskúma toto nariadenie.

Komisia vo svojom preskúmaní posúdi najmä tieto prvky:

- a) či sú prahové hodnoty premávky uvedené v článku 3 ods. 6 a 7, v článku 4 ods. 4 a 5 a v článku 6 ods. 4 stále relevantné vzhľadom na očakávaný nárast podielu vozidiel na vodíkový pohon alebo elektrických vozidiel na batérie v porovnaní s celkovým počtom vozidiel, ktoré premávajú v Únii;
- b) či sú elektronické platobné prostriedky uvedené v článku 5 ods. 1 stále vhodné;
- c) fungovanie mechanizmu cenotvorby pre verejne prístupné nabíjacie stanice a to, či cenové zložky stanovené v článku 5 ods. 4 poskytujú spotrebiteľom jasné a dostatočné informácie;
- d) možné zníženie prahovej hodnoty hrubej priestornosti stanovenej v článku 9, ako aj možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia na iné typy lodí po príslušných úpravách v iných príslušných právnych aktoch Únie;
- e) súčasný stav a budúci vývoj trhu s lietadlami na vodíkový a elektrický pohon;
- f) účinky tohto nariadenia, pokiaľ ide o potenciál a rozsah úniku uhlíka.

V rámci tohto preskúmania Komisia posúdi aj rozsah, v akom sa vykonávaním tohto nariadenia dosiahli jeho ciele, a rozsah, v akom ovplyvnilo konkurencieschopnosť príslušných odvetví, na ktoré sa vzťahuje. Uvedené preskúmanie sa vzťahuje aj na interakciu tohto nariadenia s inými príslušnými právnymi aktmi Únie a identifikujú sa v ňom akékoľvek ustanovenia, ktoré by sa mohli aktualizovať a zjednodušiť, ako aj kroky a opatrenia, ktoré sa prijali alebo by sa mohli prijať na zníženie celkového tlaku na náklady v príslušných odvetviach. V rámci analýzy Komisie týkajúcej sa účinnosti tohto nariadenia preskúmanie zahŕňa aj posúdenie záťaže, ktorú toto nariadenie predstavuje pre podniky.

3. Komisia s ohľadom na výsledok posúdenia uvedeného v odseku 2 zväží, či k uvedenému preskúmaniu pripojí návrh na zmenu tohto nariadenia.

#### Článok 25

#### Zrušenie

1. Smernica 2014/94/EÚ a delegované nariadenia (EÚ) 2019/1745 a (EÚ) 2021/1444 sa zrušujú s účinnosťou od 13. apríla 2024.
2. Odkazy na smernicu 2014/94/EÚ sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IV.

#### Článok 26

#### Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Uplatňuje sa od 13. apríla 2024.

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

V Štrasburgu 13. septembra 2023

Za Európsky parlament  
predsedníčka  
R. METSOLA

Za Radu  
predseda  
J. M. ALBARES BUENO

## PRÍLOHA I

**Podávanie správ**

Národná správa o pokroku uvedená v článku 15 ods. 1 musí zahŕňať aspoň tieto prvky:

## 1. stanovenie cieľových hodnôt

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

- ľahké úžitkové vozidlá osobitne pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá na batérie, ľahké úžitkové plug-in hybridy a ľahké úžitkové vozidlá na vodíkový pohon;
- ťažké úžitkové vozidlá, osobitne pre ťažké elektrické úžitkové vozidlá na batérie a ťažké úžitkové vozidlá na vodíkový pohon;

## b) cieľové hodnoty k 31. decembru rokov 2025, 2027, 2030 a 2035 pre:

- nabíjaciu infraštruktúru pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá: počet nabíjacích staníc a výkon (klasifikácia nabíjacích staníc v súlade s prílohou III);
- prípadné zriadenie nabíjacích staníc pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá neprístupných verejnosti;
- nabíjacia infraštruktúra pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá: počet nabíjacích staníc a výkon;
- prípadné zriadenie nabíjacích staníc pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá neprístupných verejnosti;
- vodíkové čerpacie stanice: počet čerpacích staníc, kapacita čerpacích staníc a poskytovaný konektor;
- cestné čerpacie stanice pre skvupalnený metán: počet čerpacích staníc a kapacita staníc;
- čerpacie miesta pre skvupalnený metán v námorných prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane umiestnenia (prístavu) a kapacity v každom prístave;
- pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane presného umiestnenia (prístavu) a kapacity každého zariadenia v prístave;
- pobrežné zásobovanie elektrickou energiou vo vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane umiestnenia (prístavu) a kapacity;
- dodávanie elektriny stojacim lietadlám, počet zariadení na každom letisku základnej siete TEN-T alebo letisku súhrnnej siete TEN-T;
- iné prípadné národné cieľové hodnoty a ciele, pre ktoré neexistujú záväzné národné cieľové hodnoty na úrovni Únie; v prípade infraštruktúry pre alternatívne palivá v prístavoch, na letiskách a železničiach sa musí nahlásiť poloha a kapacita/veľkosť zariadenia;

## 2. miery využívania: pri kategóriách uvedených v bode 1 písm. b) informácie o využívaní danej infraštruktúry;

## 3. miera dosahovania oznámených národných cieľových hodnôt zavádzania alternatívnych palív v jednotlivých druhoch dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká):

- miera dosahovania cieľových hodnôt v oblasti zavádzania infraštruktúry v zmysle bodu 1 písm. b) pre všetky príslušné druhy dopravy, najmä nabíjacích staníc, elektrického cestného systému (ak sa zavádza), vodíkových čerpacích staníc, pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných prístavoch a vnútrozemských prístavoch, tankovania skvupalneného metánu v námorných prístavoch základnej siete TEN-T, inej infraštruktúry pre alternatívne palivá v prístavoch, dodávania elektriny stojacim lietadlám;
- v prípade nabíjacích bodov uvedenie pomeru verejnej a súkromnej infraštruktúry;
- zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských uzloch;

## 4. preskúmanie prípadov, v ktorých členské štáty využili výnimky stanovené v článku 3 ods. 6, 7 a 8, článku 4 ods. 6, 7 a 8 a článku 6 ods. 4;



5. právne opatrenia: informácie o právnych opatreniach, ktoré môžu zahŕňať legislatívne, regulačné alebo administratívne opatrenia na podporu budovania infraštruktúry pre alternatívne palivá, ako sú napríklad stavebné povolenia, povolenia na výstavbu parkovísk, certifikácia environmentálneho správania podnikov a koncesie pre nabíjacie a čerpacie stanice;
  6. informácie o politických opatreniach na podporu vykonávania národného politického rámca vrátane týchto prvkov:
    - priame stimuly na nákup dopravných prostriedkov využívajúcich alternatívne palivá alebo na budovanie infraštruktúry;
    - dostupnosť daňových stimulov na podporu dopravných prostriedkov využívajúcich alternatívne palivá a relevantnej infraštruktúry;
    - využívanie verejného obstarávania na podporu alternatívnych palív vrátane spoločného obstarávania;
    - nefinančné stimuly na strane dopytu, napríklad prednostný prístup do vyhradených priestorov, parkovacia politika a vyhradené jazdné pruhy;
  7. verejná podpora zavádzania a výroby vrátane týchto prvkov:
    - ročný verejný rozpočet pridelený na zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v členení podľa alternatívnych palív a druhov dopravy (cestná, železničná, vodná a letecká);
    - ročný verejný rozpočet pridelený na podporu závodov na výrobu technológií pre alternatívne palivá v členení podľa alternatívnych palív;
    - zváženie každej osobitej potreby v priebehu počiatočnej fázy zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá;
  8. výskum, technický rozvoj a demonštračné činnosti: ročný verejný rozpočet vyčlenený na podporu výskumu, technického rozvoja a demonštračných činností v oblasti alternatívnych palív.
-

## PRÍLOHA II

**Technické špecifikácie**

1. Technické špecifikácie dodávok elektriny pre cestnú dopravu
  - 1.1. Nabíjacie body na bežné nabíjanie motorových vozidiel:
    - nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel striedavým prúdom musia byť na účely interoperability vybavené minimálne zásuvkovými výstupmi alebo konektormi vozidiel typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017.
  - 1.2. Nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie motorových vozidiel:
    - nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel jednosmerným prúdom musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ podľa normy EN 62196-3:2014;
    - nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických vozidiel striedavým prúdom musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017;
    - nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických vozidiel jednosmerným prúdom musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ podľa normy EN 62196-3:2014.
  - 1.3. Nabíjacie body pre motorové vozidlá kategórie L:

Verejne prístupné nabíjacie body vyhradené na nabíjanie elektrických vozidiel kategórie L striedavým prúdom s výkonom do 3,7 kW musia byť na účely interoperability vybavené minimálne jedným z týchto zariadení:

    - a) zásuvkovými výstupmi alebo konektormi pre vozidlá typu 3A podľa normy EN 62196-2:2017 (pre nabíjanie v režime 3);
    - b) zásuvkovými výstupmi v súlade s normou IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (pre nabíjanie v režime 1 alebo 2).
  - 1.4. Nabíjacie body na bežné nabíjanie a vysokovýkonné nabíjacie body pre elektrické autobusy:
    - nabíjacie body na bežné nabíjanie a nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov striedavým prúdom musia byť vybavené minimálne konektormi typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017;
    - nabíjacie body na bežné nabíjanie a nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov jednosmerným prúdom musia byť vybavené minimálne konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ podľa normy EN 62196-3:2014.
  - 1.5. Automatické zariadenie s kontaktným rozhraním na nabíjanie elektrických autobusov vodivým prepojením v režime 4 v súlade s normou EN 61851-23-1:2020 musí byť vybavené minimálne mechanickým a elektrickým rozhraním, ako sa vymedzuje v norme EN 50696:2021, pokiaľ ide o:
    - automatické pripojovacie zariadenie namontované na infraštruktúre (zberač);
    - automatické pripojovacie zariadenie namontované na streche vozidla;
    - automatické pripojovacie zariadenie namontované pod vozidlom;
    - automatické pripojovacie zariadenie namontované na infraštruktúre a pripojené k boku alebo na strechu vozidla.
  - 1.6. Technické špecifikácie týkajúce sa konektora na nabíjanie ťažkých úžitkových elektrických vozidiel (nabíjanie jednosmerným prúdom).
  - 1.7. Technické špecifikácie indukčného statického bezdrôtového nabíjania osobných a ľahkých úžitkových elektrických vozidiel.
  - 1.8. Technické špecifikácie indukčného statického bezdrôtového nabíjania ťažkých úžitkových elektrických vozidiel.

- 1.9. Technické špecifikácie indukčného dynamického bezdrôtového nabíjania osobných a ľahkých úžitkových elektrických vozidiel.
- 1.10. Technické špecifikácie indukčného dynamického bezdrôtového nabíjania ťažkých úžitkových elektrických vozidiel.
- 1.11. Technické špecifikácie indukčného statického bezdrôtového nabíjania elektrických autobusov.
- 1.12. Technické špecifikácie indukčného dynamického bezdrôtového nabíjania elektrických autobusov.
- 1.13. Technické špecifikácie elektrického cestného systému pre nadzemný zdroj dynamického napájania prostredníctvom zberača pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá.
- 1.14. Technické špecifikácie elektrického cestného systému pre pozemný zdroj dynamického napájania prostredníctvom vodivých koľajníc pre osobné elektrické vozidlá, ľahké úžitkové elektrické vozidlá a ťažké úžitkové elektrické vozidlá.
- 1.15. Technické špecifikácie výmeny batérií pre elektrické vozidlá kategórie L.
- 1.16. Ak je to technicky realizovateľné, technické špecifikácie výmeny batérií pre osobné elektrické vozidlá a ľahké úžitkové elektrické vozidlá.
- 1.17. Ak je to technicky realizovateľné, technické špecifikácie výmeny batérií pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá.
- 1.18. Technické špecifikácie nabíjacích staníc na zabezpečenie prístupu pre používateľov so zdravotným postihnutím.
2. Technické špecifikácie komunikácie v sektore nabíjania elektrických vozidiel
  - 2.1. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi elektrickým vozidlom a nabíjacím bodom (komunikácia medzi vozidlom a sieťou).
  - 2.2. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi nabíjacím bodom a systémom riadenia nabíjacích bodov (tzv. back-endová komunikácia).
  - 2.3. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi prevádzkovateľom nabíjacieho bodu, poskytovateľmi služieb elektromobility a e-roamingovými platformami.
  - 2.4. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi prevádzkovateľom nabíjacieho bodu a prevádzkovateľmi distribučných sústav.
3. Technické špecifikácie dodávok vodíka pre vozidlá cestnej dopravy
  - 3.1. Exteriérové vodíkové čerpacie miesta, ktoré vydávajú plyný vodík používaný ako palivo v motorových vozidlách, musia spĺňať aspoň požiadavky na interoperabilitu podľa normy EN 17127:2020.
  - 3.2. Kvalitatívne vlastnosti vodíka, ktorý vydávajú vodíkové čerpacie miesta pre motorové vozidlá, musia spĺňať požiadavky podľa normy EN 17124:2022. V norme sa opisujú aj metódy, ktorými sa zabezpečí splnenie požiadaviek na kvalitu vodíka.
  - 3.3. Algoritmus čerpania musí spĺňať požiadavky podľa normy EN 17127:2020.
  - 3.4. Po ukončení procesu certifikácie podľa normy EN ISO 17268:2020 musia konektory pre motorové vozidlá na čerpanie plyného vodíka spĺňať minimálne uvedenú normu.

- 3.5. Technické špecifikácie konektorov pre čerpacie miesta vydávajúce plynný (stlačený) vodík pre ťažké úžitkové vozidlá.
- 3.6. Technické špecifikácie konektorov pre čerpacie miesta vydávajúce skvapalnený vodík pre ťažké úžitkové vozidlá.
4. Technické špecifikácie pre metán pre cestnú dopravu
  - 4.1. Čerpacie miesta na stlačený zemný plyn (CNG) pre motorové vozidlá musia mať plniaci tlak (prevádzkový tlak) 20,0 MPa (200 barov) pri teplote 15 °C. Maximálny plniaci tlak 26,0 MPa s „reguláciou teploty“ je povolený v súlade s normou EN ISO 16923:2018.
  - 4.2. Profil konektora musí byť v súlade s predpisom Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov č. 110, ktorý odkazuje na časti I a II normy EN ISO 14469:2017.
  - 4.3. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán pre motorové vozidlá musia mať plniaci tlak nižší, než je maximálny povolený pracovný tlak nádrže vozidla, ako sa uvádza v norme EN ISO 16924:2018 „Plniace stanice na zemný plyn – Plniace stanice LNG na plnenie vozidiel“. Okrem toho musí profil konektora spĺňať normu EN ISO 12617:2017 „Cestné vozidlá – Plniaci konektor na skvapalnený zemný plyn (LNG) – Konektor 3,1 MPa“.
5. Technické špecifikácie dodávok elektriny pre námornú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu
  - 5.1. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné lode vrátane konštrukcie, inštalácie a skúšky systémov musí spĺňať aspoň technické špecifikácie obsiahnuté v norme IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 pre vysokonapäťové pobrežné spájacie systémy.
  - 5.2. Zástrčky, zásuvkové výstupy a lodné zásuvkové spojenia pre vysokonapäťové pobrežné spájacie systémy musia spĺňať aspoň technickú špecifikáciu normy IEC 62613-1:2019.
  - 5.3. Pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou musí v závislosti od energetických požiadaviek spĺňať minimálne normu EN 15869-2:2019 alebo normu EN 16840:2017.
  - 5.4. Technické špecifikácie pobrežných nabíjacích bodov pre batérie námorných plavidiel, ktoré zahŕňajú prepojiteľnosť a systémovú interoperabilitu v prípade námorných plavidiel.
  - 5.5. Technické špecifikácie pobrežných nabíjacích bodov pre batérie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré zahŕňajú prepojiteľnosť a systémovú interoperabilitu v prípade plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy.
  - 5.6. Technické špecifikácie komunikačného rozhrania medzi plavidlom a prístavnou sústavou v automatizovaných systémoch pobrežného zásobovania elektrinou a systémoch nabíjania batérií v prípade námorných plavidiel.
  - 5.7. Technické špecifikácie komunikačného rozhrania medzi plavidlom a prístavnou sústavou v automatizovaných systémoch pobrežného zásobovania elektrinou a systémoch nabíjania batérií v prípade plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy.
  - 5.8. Ak je to technicky realizovateľné, technické špecifikácie výmeny a nabíjania batérií v staniciach na brehu v prípade plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy.
6. Technické špecifikácie tankovania vodíka pre námornú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu
  - 6.1. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania plynného (stlačeného) vodíka pre námorné plavidlá s vodíkovým pohonom.

- 6.2. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania plyného (stlačeného) vodíka pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s vodíkovým pohonom.
- 6.3. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania skvapalneného vodíka pre námorné plavidlá s vodíkovým pohonom.
- 6.4. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania skvapalneného vodíka pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s vodíkovým pohonom.
7. Technické špecifikácie tankovania metanolu pre námornú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu
- 7.1. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania metanolu pre námorné plavidlá s pohonom na metanol.
- 7.2. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania metanolu pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s pohonom na metanol.
8. Technické špecifikácie tankovania amoniaku pre námornú dopravu a vnútrozemskú vodnú dopravu
- 8.1. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania amoniaku pre námorné plavidlá s pohonom na amoniak.
- 8.2. Technické špecifikácie čerpacích miest a tankovania amoniaku pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s pohonom na amoniak.
9. Technické špecifikácie čerpacích miest pre skvapalnený metán pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu
- 9.1. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán pre námorné lode, na ktoré sa nevzťahuje Medzinárodný kódex pre stavbu a vybavenie lodí prepravujúcich skvapalnené plyny ako hromadný náklad (kódex IGC), musia spĺňať minimálne normu EN ISO 20519:2017.
- 9.2. Čerpacie miesta pre skvapalnený metán pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy musia spĺňať minimálne normu EN ISO 20519:2017 (časti 5.3 až 5.7) len na účely interoperability.
10. Technické špecifikácie označovania palív
- 10.1. Štítok „Palivá. Označovanie kompatibility vozidiel. Grafické označenie informácií pre spotrebiteľa“ musí byť v súlade s normou EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. „Identifikácia kompatibility vozidiel a infraštruktúry. Grafické označenie informácií pre spotrebiteľa na napájanie elektromobilov“ musí byť v súlade minimálne s normou EN 17186:2019.
- 10.3. Spoločná metodika porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív stanovená vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/732 <sup>(1)</sup>.
- 10.4. Technické špecifikácie pre elektrické nabíjacie stanice a zariadenia na čerpanie vodíka pre železničnú dopravu.

---

<sup>(1)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/732 zo 17. mája 2018 o spoločnej metodike porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 123, 18.5.2018, s. 85).

## PRÍLOHA III

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

1. Členské štáty musia kategorizovať svoje správy o zavádzaní elektrických vozidiel takto:
  - elektrické vozidlá na batérie v členení podľa kategórií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> a N<sub>2/3</sub>;
  - plug-in hybridy v členení podľa kategórií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> a N<sub>2/3</sub>.
2. Členské štáty musia kategorizovať svoje správy o zavádzaní verejne prístupných nabíjacích bodov takto:

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

3. Nasledujúce údaje sa musia poskytnúť oddelene za verejne prístupnú nabíjaciu infraštruktúru pre ľahké úžitkové vozidlá a pre ťažké úžitkové vozidlá:
  - počet nabíjacích bodov nahlasovaných v každej z kategórií uvedených v bode 2,
  - počet nabíjacích staníc nahlasovaných v každej z kategórií uvedených v bode 2,
  - celkový agregovaný výkon nabíjacích staníc.

## PRÍLOHA IV

**Tabuľka zhody**

Smernica 2014/94/EÚ	Toto nariadenie
Článok 1	Článok 1
Článok 2	Článok 2
Článok 3	Článok 14
Článok 4	Články 3, 4, 5, 9 a 10
Článok 5	Článok 6
–	Článok 7
Článok 6	Články 8 a 11
–	Článok 12
–	Článok 13
Článok 7	Článok 19
Článok 8	Článok 22
Článok 9	Článok 23
Článok 10	Články 15, 16 a 24
–	Článok 17
–	Článok 18
–	Článok 20
–	Článok 21
–	Článok 25
Článok 11	–
Článok 12	Článok 26
Článok 13	–
Príloha I	Príloha I
Príloha II	Príloha II
–	Príloha III