



2021/0223(COD)

27.4.2022

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Zpravodaj: Michael Bloss

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Toto desetiletí bude vyžadovat transformaci všech odvětví, aby bylo možné splnit Pařížskou dohodu a usilovat o omezení globálního oteplování na 1,5 °C. Pokud jde o odvětví dopravy, chceme, aby se evropský automobilový průmysl stal světovým lídrem v oblasti elektromobility a zároveň aby odvětví směřovalo k udržitelnému přechodu na jiné druhy dopravy, a to i prostřednictvím sdílené mobility, lepší veřejné dopravy a aktivní dopravy, včetně cyklistiky a chůze. Toto nařízení musí umožnit transformaci, přispět k vytvoření příležitostí pro evropské podniky a vytvořit nová pracovní místa.

Zpráva IPCC 1,5 °C¹ varuje, že máme-li splnit cíle Pařížské klimatické dohody, musíme v tomto desetiletí výrazně snížit emise, a pokud nebudeme nyní jednat dostatečně, pravděpodobně nebude možné tento deficit později dohnat. Prioritou je snížit emise fosilních paliv, které jsou zodpovědné za více než 75 % emisí skleníkových plynů v EU², a nahradit je vysoce energeticky účinným systémem založeným na 100 % obnovitelných zdrojů energie. V odvětví dopravy není po roce 2030 prostor pro výrobu nových automobilů se spalovacími motory. To má umožnit rychlé zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Aby transformace fungovala, musí mít uživatelé elektromobility možnost jet ze severu Švédska až na jih Bulharska, přičemž je třeba zohlednit rozdílné výchozí body členských států a regionů.

Cílem tohoto nařízení je dosáhnout výrazného zvýšení elektrifikace silniční dopravy. Projektování, plánování a výstavba projektů infrastruktury trvají roky a tato infrastruktura je v provozu po desetiletí. Musíme proto již dnes učinit správná rozhodnutí, abychom podpořili nejúčinnější a nejudržitelnější technologie, zabránili vzniku uvízlých aktiv a vytvořili perspektivu pro miliony dobrých pracovních míst v automobilovém průmyslu a tisíce inovativních společností v tomto odvětví.

Uplatňování zásady „energetická účinnost v první řadě“ musí být prioritou v celém systému, včetně energetické účinnosti od zdroje až po použití ve vozidle (well-to-wheel) u různých technologií s nulovými emisemi. To má udržet náklady pod kontrolou a zároveň přinést řadu vedlejších výhod, včetně snížení emisí skleníkových plynů a závislosti na dovozu, lepší kvality ovzduší a většího prostoru, zejména v městských oblastech. Každý nový infrastrukturní projekt by měl být řádně posouzen z hlediska účinnosti ve srovnání s elektrifikací a možnostmi udržitelného přechodu na jiný druh dopravy.

Cenově dostupná mobilita je předpokladem aktivní účasti ve společnosti. Transformace dopravního systému proto musí jít ruku v ruce s poskytováním cenově dostupných dopravních řešení pro každého. Zpravodaj usiluje o to, aby byl přechod na udržitelná dopravní řešení, zejména na elektromobilitu, pro občany co nejjednodušší a aby byli občané chráněni před vysokými cenami. Spotřebitelé musí mít možnost aktivně se podílet na systému tím, že si zvolí druh dopravy a pohonných hmot. Inteligentní a obousměrné nabíjení a možnost využívat odezvu na straně poptávky nejen zvýší účinnost, ale také umožní občanům získat odměnu za svá rozhodnutí.

¹ Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC), 2018: Globální oteplení o 1,5 °C. Zvláštní zpráva IPCC o dopadech globálního oteplení o 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a o souvisejících plánech pro snižování celosvětových emisí skleníkových plynů v kontextu posilování celosvětové reakce na hrozbu změny klimatu, udržitelného rozvoje a úsilí o vymýcení chudoby [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor a T. Waterfield (eds.)]. V tisku. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

² Evropská komise, 17. září 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_20_1599.

Pro rychlé zavedení elektromobility bude nezbytné zajistit bezproblémové nabíjení stanovením požadavků na čtečky platebních karet na dobíjecích stanicích, zajistit transparentnost a srovnatelnost cen a nediskriminaci mezi koncovými uživateli a poskytovateli služeb mobility. Ceny alternativních paliv musí být snadno porovnatelné a musí poskytovat relevantní informace pro spotřebitele, například cenu za kW/h při jednorázovém dobíjení elektřinou.

Návrh Komise je dobrým začátkem, pokud jde o stanovení závazných cílů pro zavádění veřejně přístupných dobíjecích stanic pro lehká a těžká nákladní vozidla. Zpravodaj však navrhuje, aby se tato hodnota ještě zvýšila a lidé mohli již v roce 2025 cestovat po celém kontinentu elektromobilem.

Obnovitelný vodík je klíčový pro přechod, ale vzhledem k tomu, že v tomto desetiletí bude k dispozici pouze omezené množství, je nezbytné vyhradit jej pro odvětví, která je nejobtížnější dekarbonizovat. Elektrická energie z baterií se již ukázala jako cenově nejodstřednější technologie v lehké nákladní dopravě a podle odhadů průmyslu budou čtyři z pěti nákladních vozidel s nulovými emisemi v roce 2030 vozidla s elektrickými bateriemi³. Vodíkové čerpací stanice by měly být k dispozici v multimodálních dopravních uzlech.

Občané přístavních měst v celé Evropě trpí špatnou kvalitou ovzduší a hlukem z výletních lodí a dalších plavidel, a proto naléhají na své vlády, aby tyto lodě zakázaly nebo odklonily. Současně jsou k dispozici technologie pro elektroenergetické služby pro lodě, jakož i dopravní lodě poháněné obnovitelnými palivy a bateriemi, a to i v rámci vnitrozemských vodních cest. Zpravodaj proto navrhuje, aby byly takovými zařízeními vybaveny všechny přístavy. Tím se urychlí zavádění nových a udržitelnějších technologií.

Četné studie prokázaly, že zkapalněný zemní plyn (LNG) má pouze okrajový přínos pro klima, a Světová banka výslovně vyzvala⁴ regulační orgány, aby se vyhnuly jakékoli politické podpoře LNG v námořním odvětví, a to i jako přechodného paliva, kvůli riziku uvízlých aktiv. Již dnes společnosti ruší projekty LNG (např. terminál v Corku a Wilhelmshavenu) a místo toho investují do vybudování uzlů pro obnovitelný vodík.

Na letištích musí být elektrifikovány energetické služby pro letadla a pozemní služby. Vítejme, že Komise uznala potenciál výroby energie z obnovitelných zdrojů na místě. Musíme však jít dál: pokud chceme dosáhnout našich klimatických cílů, musí skutečně veškerá elektřina pro mobilitu postupně pocházet z dalších obnovitelných zdrojů energie. E-kerosin a další syntetická paliva musí být založena na obnovitelných zdrojích a přímém zachycování CO₂ ve vzduchu, aby se dosáhlo přínosů pro klima. Zpravodaj proto navrhuje zavést následující změny:

³ Alliance čisté nákladní dopravy 2021 <https://clean-trucking.eu/>.

⁴ Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. Úloha LNG při přechodu na nízkouhlíkovou a bezuhlíkovou námořní dopravu. Světová banka, Washington, DC. Oprávnění: CC BY 3.0 IGO. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby zohlednil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁴³ stanovila rámec pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Sdělení Komise o uplatňování uvedené směrnice⁴⁴ poukazuje na nerovnoměrný rozvoj dobíjecí a čerpací infrastruktury napříč Unii a na nedostatečnou interoperabilitu a uživatelskou přívětivost. Konstatuje se v něm, že neexistence jasné společné metodiky pro stanovování cílů a přijímání opatření v rámci vnitrostátních rámců politiky požadovaných směrnicí 2014/94/EU vede k situaci, kdy se úroveň ambicí jednotlivých členských států při stanovování cílů a provádění podpůrných politik značně liší.

Pozměňovací návrh

(1) ***Zavádění infrastruktury pro alternativní paliva je klíčovým faktorem umožňujícím v Evropě přechod na dopravní systém s nulovými emisemi, vysoce energeticky účinný a plně založený na obnovitelných zdrojích energie, a to v souladu s cílem Unie v oblasti klimatické neutrality a s pařížským cílem 1,5 °C. Toto zavádění by mělo být rychlé, neboť zpráva Mezivládního panelu pro změnu klimatu o 1,5 °C^{42a} varuje, že emise musí být v tomto desetiletí výrazně sníženy a že nebudou-li opatření nyní dostatečná, bude pravděpodobně nemožné tento deficit později napravit. Zavádění infrastruktury pro alternativní paliva rovněž hraje roli při dosahování cíle Unie v oblasti nulového znečištění; v současné době jsou vozidla se spalovacím motorem odpovědná za více než dvě třetiny všech emisí NO_x a představují významnou část celkových emisí jiných znečišťujících látek v Evropě.*** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁴³ stanovila rámec pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Sdělení Komise o uplatňování uvedené směrnice⁴⁴ poukazuje na nerovnoměrný rozvoj dobíjecí a čerpací infrastruktury v Unii a na nedostatečnou interoperabilitu a uživatelskou přívětivost. Konstatuje se v něm, že neexistence jasné společné metodiky pro stanovování cílů a přijímání opatření v rámci vnitrostátních rámců politiky požadovaných směrnicí

2014/94/EU vede k situaci, kdy se úroveň ambicí jednotlivých členských států při stanovování cílů a provádění podpůrných politik značně liší.

^{42a} Mezivládní panel pro změnu klimatu (IPCC), 2018: Globální oteplování o 1,5 °C. Zvláštní zpráva IPCC o dopadech globálního oteplení o 1,5 °C ve srovnání s úrovní před průmyslovou revolucí a o souvisejících plánech pro snižování celosvětových emisí skleníkových plynů v kontextu posilování celosvětové reakce na hrozbu změny klimatu, udržitelného rozvoje a úsilí o vymýcení chudoby [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor a T. Waterfield (eds.)]. V tisku. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

⁴³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

⁴³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Různé nástroje práva Unie již stanovily cíle pro obnovitelná paliva. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001⁴⁵ například stanovila cíl týkající se tržního podílu obnovitelných paliv používaných v dopravě **na 14 %**.

⁴⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie

Pozměňovací návrh

(2) Různé nástroje práva Unie již stanovily cíle pro obnovitelná paliva. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001⁴⁵ například stanovila cíl týkající se tržního podílu obnovitelných paliv používaných v dopravě.

⁴⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie

z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁴⁶ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242⁴⁷ již stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla, jakož i pro některá těžká vozidla. Uvedené nástroje by měly urychlit zavedení **zejména** vozidel s nulovými emisemi a vytvořit tak poptávku po dobíjecí a čerpací infrastruktuře.

⁴⁶ Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Pozměňovací návrh

(3) Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁴⁶ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242⁴⁷ již stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla, jakož i pro některá těžká vozidla. Uvedené nástroje by měly urychlit zavedení vozidel s nulovými **a nízkými** emisemi a vytvořit tak poptávku po dobíjecí a čerpací infrastruktuře.

⁴⁶ Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

Znění navržené Komisí

(4) Iniciativy ReFuelEU Aviation⁴⁸ a FuelEU Maritime⁴⁹ by měly podpořit výrobu a zavádění udržitelných alternativních paliv v letecké a námořní dopravě. Zatímco požadavky týkající se využívání udržitelných leteckých paliv se mohou do značné míry opřít o stávající čerpací infrastrukturu, jsou zapotřebí investice do dodávek elektřiny pro letadla stojící na letišti. Iniciativa FuelEU Maritime stanoví požadavky zejména na využívání elektřiny z pevniny, které lze splnit pouze tehdy, bude-li v přístavech **sítě TEN-T** zavedena vhodná úroveň dodávek elektřiny z pevniny. Uvedené iniciativy však neobsahují žádná ustanovení o požadované palivové infrastruktuře, jež jsou předpokladem pro splnění daných cílů.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4) Iniciativy ReFuelEU Aviation⁴⁸ a FuelEU Maritime⁴⁹ by měly podpořit výrobu a zavádění udržitelných alternativních paliv v letecké a námořní dopravě. Zatímco požadavky týkající se využívání udržitelných leteckých paliv se mohou do značné míry opřít o stávající čerpací infrastrukturu, jsou zapotřebí investice do dodávek elektřiny **na letištích pro letadla stojící na letišti, jakož i pro jiná zařízení poháněná elektřinou**. Iniciativa FuelEU Maritime stanoví požadavky zejména na využívání elektřiny z pevniny, které lze splnit pouze tehdy, bude-li v přístavech zavedena vhodná úroveň dodávek elektřiny z pevniny. **S rozvojem technologií plavidel poháněných vodíkem a amoniakem bude zapotřebí související infrastruktura pro doplňování paliva**. Uvedené iniciativy však neobsahují žádná ustanovení o požadované palivové infrastruktuře, jež jsou předpokladem pro splnění daných cílů. **Kromě toho by infrastruktura pro zásobování lodí obnovitelnými palivy měla být v evropských přístavech věnována zvláštní pozornost, aby se urychlila dekarbonizace v odvětví námořní dopravy**.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Pozměňovací návrh

(4a) V zájmu zajištění soudržného legislativního rámce pro používání a zavádění alternativních paliv by toto nařízení mělo být sladěno s iniciativami

ReFuelEU Aviation a FuelEU Maritime, s revizí nařízení o výkonnostních normách pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro lehká užitková vozidla, s nařízením o výkonnostních normách pro emise CO₂ pro těžká nákladní vozidla a s jeho nadcházejícími revizemi a s revizí směrnice 2003/96/ES (směrnice o zdanění energie).

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

(5) Proto by všechny druhy dopravy měly být řešeny v rámci jediného nástroje, který by měl zohlednit rozmanitost alternativních paliv. Využívání technologií pohonu s nulovými emisemi se v různých druzích dopravy **nacházejí** v různých fázích vývoje. Zejména v odvětví silniční dopravy dochází k rychlému zavádění bateriových elektrických vozidel a plug-in hybridních vozidel. Pro trhy jsou k dispozici i silniční vozidla s vodíkovými palivovými články. Kromě toho jsou v současnosti v rámci různých projektů a pro první komerční využití zaváděny menší vodíkové a bateriové elektrické lodě a vlaky na vodíkové palivové články, přičemž se očekává, že v nadcházejících letech dojde k jejich plnému komerčnímu nasazení. Naproti tomu odvětví letecké a lodní dopravy jsou i nadále závislá na kapalných a plynných palivech, protože **se očekává, že** řešení pohonu s nulovými a nízkými emisemi **bude uvedeno na trh až přibližně okolo roku 2030, a zejména v odvětví letecké dopravy ještě později, přičemž plné komerční nasazení si vyžádá delší čas.** Fosilní plynná nebo kapalná paliva lze využít pouze tehdy, jsou-li jasně začleněna do dekarbonizační strategie, která je v souladu s dlouhodobým cílem klimatické neutrality Unie, což vyžaduje

Pozměňovací návrh

(5) Proto by všechny druhy dopravy měly být řešeny v rámci jediného nástroje, který by měl zohlednit rozmanitost alternativních paliv, **vývoj jejich podílu na trhu s náležitým ohledem na jejich cenovou dostupnost.** Využívání technologií pohonu s nulovými emisemi **a alternativních paliv** se v různých druzích dopravy **a v různých členských státech a regionech nachází** v různých fázích vývoje. Zejména v odvětví silniční dopravy dochází k rychlému zavádění bateriových elektrických vozidel a plug-in hybridních vozidel, **a proto je třeba stanovit pro tuto vyspělou technologii vyšší cíle.** Pro trhy jsou k dispozici i silniční vozidla s vodíkovými palivovými články. Kromě toho jsou v současnosti v rámci různých projektů a pro první komerční využití zaváděny menší vodíkové a bateriové elektrické lodě a vlaky na vodíkové palivové články **a solární elektrická vozidla,** přičemž se očekává, že v nadcházejících letech dojde k jejich plnému komerčnímu nasazení. Naproti tomu odvětví letecké a lodní dopravy jsou i nadále závislá na kapalných a plynných palivech, protože **na trhu dosud nejsou** řešení pohonu s nulovými a nízkými emisemi. Fosilní plynná nebo kapalná paliva lze využít pouze tehdy, jsou-li jasně

jejich mísení s obnovitelnými palivy, **jako jsou biomethan, pokročilá biopaliva nebo obnovitelná a nízkouhlíková syntetická plynná a kapalná paliva**, nebo jejich nahrazení těmito palivy.

začleněna do dekarbonizační strategie, která je v souladu s dlouhodobým cílem klimatické neutrality Unie, což vyžaduje **co nejrychlejší zavedení** jejich mísení s obnovitelnými palivy, nebo jejich nahrazení těmito palivy.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(5a) Je proto důležité dodržovat obecné zásady technologické neutrality a energetické účinnosti v první řadě u těch technologií, které jsou nezbytné pro dosažení klimatické neutrality, neboť některé z technologií, které budou v dohledné budoucnosti zapotřebí, stále vyžadují investice do výzkumu a vývoje, a zároveň je třeba zachovat hospodářskou soutěž na trhu mezi různými alternativními technologiemi, přičemž je třeba náležitě zohlednit cenovou dostupnost a různé výchozí pozice členských států.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6) Tato biopaliva a syntetická paliva nahrazující motorovou naftu, benzin a tryskové palivo lze vyrábět z různých vstupních surovin a mohou být přimíchávána do fosilních paliv ve velmi vysokém poměru. Technicky je lze po menších úpravách využívat současnými technologiemi vozidel. Pro vnitrozemskou a pobřežní plavbu je možné rovněž použít obnovitelný methanol. Syntetická

(6) Tato biopaliva, **včetně pokročilých biopaliv**, a syntetická paliva nahrazující motorovou naftu, benzin a tryskové palivo, lze vyrábět z různých vstupních surovin a mohou být přimíchávána do fosilních paliv ve velmi vysokém poměru. Technicky je lze po menších úpravách **nebo bez úprav** využívat současnými technologiemi vozidel. **Bylo prokázáno, že obnovitelné zdroje a bio-LNG lze využívat**

a parafinická paliva mají potenciál snížit využívání zdrojů fosilních paliv v dodávkách energie pro dopravu. Všechna tato paliva mohou být distribuována, skladována a využívána za pomoci stávající infrastruktury nebo v případě potřeby za pomoci infrastruktury stejného druhu.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) Zkapalněný zemní plyn (LNG) bude pravděpodobně hrát i nadále významnou roli v námořní dopravě, kde v současné době není k dispozici žádná ekonomicky realizovatelná technologie pohonu s nulovými emisemi. Sdělení ke Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu poukazuje na to, že námořní lodě s nulovými emisemi budou připraveny k uvedení na trh do roku 2030. Přeměna flotily by měla z důvodu dlouhé životnosti lodí probíhat postupně. **Na rozdíl od** námořní dopravy **by** pro vnitrozemskou lodní dopravu s obvykle menšími plavidly a kratšími vzdálenostmi **měly** technologie pohonu s nulovými emisemi, jako je vodík a elektřina, na trhy vstupovat rychleji. Očekává se, že LNG v tomto odvětví již nebude hrát významnou roli. Paliva využívaná v dopravě, jako je LNG, je stále více třeba dekarbonizovat například mísením se zkapalněným biomethanem (bio-LNG) nebo obnovitelnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynnými e-palivy (e-plyn), příp. jejich nahrazením těmito palivy. Tato dekarbonizovaná paliva lze využívat za pomoci stejné infrastruktury jako plynná fosilní paliva,

pro těžkou nákladní dopravu. Pro vnitrozemskou a pobřežní plavbu je možné rovněž použít obnovitelný methanol **a měl by být zohledněn potenciál bioplynu.** Syntetická a parafinická paliva mají potenciál snížit využívání zdrojů fosilních paliv v dodávkách energie pro dopravu. Všechna tato paliva mohou být distribuována, skladována a využívána za pomoci stávající infrastruktury nebo v případě potřeby za pomoci infrastruktury stejného druhu.

Pozměňovací návrh

(7) Zkapalněný zemní plyn (LNG) bude pravděpodobně hrát i nadále významnou roli v námořní dopravě, kde v současné době není k dispozici žádná ekonomicky realizovatelná technologie pohonu s nulovými emisemi. Sdělení ke Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu poukazuje na to, že námořní lodě s nulovými emisemi budou připraveny k uvedení na trh do roku 2030. Přeměna flotily by měla z důvodu dlouhé životnosti lodí probíhat postupně. **V případě** námořní dopravy pro vnitrozemskou lodní dopravu s obvykle menšími plavidly a kratšími vzdálenostmi **se** technologie pohonu s nulovými emisemi, jako je vodík a elektřina, **stávají vypsělými technologiemi a měly by** na trhy vstupovat rychleji. Očekává se, že LNG v tomto odvětví již nebude hrát významnou roli. Paliva využívaná v dopravě, jako je LNG, je stále více třeba dekarbonizovat například mísením se zkapalněným biomethanem (bio-LNG) nebo obnovitelnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynnými e-palivy (e-plyn), příp. jejich nahrazením těmito palivy. Tato dekarbonizovaná paliva lze využívat za pomoci stejné

což umožňuje postupný přechod na dekarbonizovaná paliva.

infrastruktury jako plynná fosilní paliva, což umožňuje postupný přechod na dekarbonizovaná paliva.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury pro lehká elektrická vozidla není v rámci Unie rovnoměrné. Přetrvávající nerovnoměrné rozložení by ohrozilo zavádění těchto vozidel a omezilo by propojení napříč Unií. Navíc, budou-li přetrvávat rozdíly v politických ambicích a přístupech na vnitrostátní úrovni, nepodaří se vytvořit dlouhodobou jistotu nezbytnou pro významné tržní investice. Stanovení minimálních povinných cílů závazných pro členské státy na vnitrostátní úrovni by proto mělo poskytnout politický směr a doplnit vnitrostátní rámce politiky. Tento přístup by měl kombinovat cíle založené na vnitrostátním vozovém parku s cíli založenými na vzdálenosti infrastruktury v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T). Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly zajistit, aby zavedení dostatečné veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury odpovídalo míře využívání příslušných vozidel v jednotlivých členských státech. Cíle založené na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T by měly zajistit plné pokrytí hlavních silničních sítí Unie elektrickými dobíjecími body, a tím zabezpečit snadný a plynulý provoz **napříč Unií**.

Pozměňovací návrh

(9) Zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury pro lehká elektrická vozidla není v rámci Unie **a jejích regionů** rovnoměrné. Přetrvávající nerovnoměrné rozložení by ohrozilo zavádění těchto vozidel a omezilo by propojení napříč Unií. Navíc, budou-li přetrvávat rozdíly v politických ambicích a přístupech na vnitrostátní úrovni, nepodaří se vytvořit dlouhodobou jistotu nezbytnou pro významné tržní investice. Stanovení minimálních povinných cílů závazných pro členské státy na vnitrostátní úrovni by proto mělo poskytnout politický směr a doplnit vnitrostátní rámce politiky. Tento přístup by měl kombinovat cíle založené na vnitrostátním vozovém parku s cíli založenými na vzdálenosti infrastruktury v rámci transevropské dopravní sítě (TEN-T) **a s rádiusovým přístupem**. Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly zajistit, aby zavedení dostatečné veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury odpovídalo míře využívání příslušných vozidel v jednotlivých členských státech. Cíle založené na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T by měly zajistit plné pokrytí hlavních silničních sítí Unie elektrickými dobíjecími body, a tím zabezpečit snadný a plynulý provoz **v celé Unií**. **Tyto cíle budou doplněny další dobíjecí infrastrukturou ve všech regionech, aby se zajistilo rovnoměrné zavádění na celém území a podpořilo zavádění infrastruktury alternativních paliv v sítích na různých úrovních, včetně řídké osídlených oblastí. Rádiusový**

přístup by měl zohledňovat specifickou situaci městských oblastí a oblastí s relativně vyšší hustotou obyvatelstva a vyšším podílem elektrických vozidel na trhu na jedné straně a řídce osídlených oblastí na straně druhé. Jakmile bude dosaženo dostatečného zastoupení elektrických vozidel na trhu, měl by se trh sám regulovat.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) Ačkoli se uznává význam soukromých investic a zavedení tržně orientované infrastruktury pro alternativní paliva, členské státy, které nemají vhodné systémy pobídek, by měly přijmout veškerá nezbytná opatření k řešení své odlišné výchozí situace při podpoře udržitelných druhů dopravy. Zvláštní důraz by měl být kladen na obecní nebo regionální orgány, které mohou usnadnit zavádění vozidel využívajících alternativní paliva prostřednictvím zvláštních daňových pobídek, veřejných zakázek nebo místních dopravních předpisů. V případě potřeby se podporuje flexibilita pravidel pro veřejné investice a další státní podporu, aby se zaručilo rovnoměrné rozložení mezi všechny regiony, zejména v řídce osídlených oblastech, dokud nebude vytvořen plně konkurenční trh.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9 b (nový)

(9b) Nekomerční provozovatelé umožňující iniciativy vycházející „zdola“, jako jsou soukromí vlastníci dobíjecích bodů, kteří je bezplatně nebo výměnou za diskreční finanční příspěvek zpřístupňují veřejnosti, ať už samostatně nebo jako součást sítě peer-to-peer, hrají důležitou úlohu při přechodu na mobilitu s nulovými emisemi účinně využívající zdroje, zejména v řídce osídlených oblastech; ačkoli se k nim nepřihlíží při plnění cílů stanovených v tomto nařízení, měly by členské státy podporovat nekomerční systémy dobíjení společně s požadavky vyplývajícími z cílů stanovených ve směrnici o energetické náročnosti budov.^{1a}

^{1a} **Směrnice Evropského parlamentu a Rady o energetické náročnosti budov (přepracované znění)**

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

(10) Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly být stanoveny na základě celkového počtu registrovaných elektrických vozidel v daném členském státě podle společné metodiky, která zohledňuje technologický vývoj, jako je větší jízdní dosah elektrických vozidel, nebo rostoucí pronikání rychlodobíjecích bodů na trh s kapacitou dobít větší počet vozidel na jeden dobíjecí bod než běžné dobíjecí body. Příslušná metodika musí rovněž zohlednit různé modely dobíjení bateriových elektrických a plug-in hybridních vozidel. Metodika, která stanoví cíle založené na vnitrostátním

(10) Cíle založené na vnitrostátním vozovém parku by měly být stanoveny na základě celkového počtu registrovaných elektrických vozidel v daném členském státě podle společné metodiky, která zohledňuje technologický vývoj, jako je větší jízdní dosah elektrických vozidel, nebo rostoucí pronikání rychlodobíjecích bodů na trh s kapacitou dobít větší počet vozidel na jeden dobíjecí bod než běžné dobíjecí body. Příslušná metodika musí rovněž zohlednit **cíle integrace systému a integrace obnovitelných zdrojů energie, včetně souvisejících nákladů a přínosů, jejichž dosažení umožňují inteligentní**

vozovém parku podle celkového maximálního výstupního výkonu veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury, by měla umožnit flexibilitu pro implementaci různých dobíjecích technologií v jednotlivých členských státech.

a obousměrné dobíjecí body, a různé modely dobíjení bateriových elektrických a plug-in hybridních vozidel. Metodika, která stanoví cíle založené na vnitrostátním vozovém parku podle celkového maximálního výstupního výkonu veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury, by měla umožnit flexibilitu pro implementaci různých dobíjecích technologií v jednotlivých členských státech, ***zejména s ohledem na rozdíly v zeměpisných podmínkách, hustotě obyvatelstva a podílech elektrických vozidel v jednotlivých členských státech.***

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) ***Při provádění v*** členských státech by ***měla být zajištěna instalace*** dostatečného počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů, zejména na stanicích veřejné dopravy, jako jsou přístavní terminály pro cestující, letiště či železniční stanice. Měl by být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro lehká vozidla s cílem zvýšit pohodlí spotřebitelů, zejména v rámci sítě TEN-T, a zajistit tak plné přeshraniční propojení a umožnit provoz elektrických vozidel po celé Unii.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(13) Těžká elektrická vozidla potřebují výrazně odlišnou dobíjecí infrastrukturu

Pozměňovací návrh

(11) ***Provádění v*** členských státech by ***mělo zajistit instalaci*** dostatečného počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů, zejména na stanicích veřejné dopravy, jako jsou přístavní terminály pro cestující, letiště či železniční stanice, ***a podpořit multimodální cestování.*** Měl by být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro lehká vozidla s cílem zvýšit pohodlí spotřebitelů, zejména v rámci sítě TEN-T ***a v městských oblastech,*** a zajistit tak plné přeshraniční propojení a umožnit provoz elektrických vozidel po celé Unii.

než lehká vozidla. Veřejně přístupná infrastruktura pro těžká elektrická vozidla však v současné době v Unii téměř nikde k dispozici není. Přístup spočívající v kombinaci cílů založených na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T, cílů týkajících se infrastruktury pro dobíjení přes noc a cílů týkajících se městských uzlů by měl zajistit, aby bylo v celé Unii zabezpečeno dostatečné pokrytí veřejně přístupnou infrastrukturou určenou pro těžká vozidla za účelem podpory očekávaného uvedení bateriových elektrických těžkých vozidel na trh.

než lehká vozidla. Veřejně přístupná infrastruktura pro těžká elektrická vozidla však v současné době v Unii téměř nikde k dispozici není, **což znamená, že je třeba urychlit rozvoj infrastruktury**. Přístup spočívající v kombinaci cílů založených na vzdálenosti infrastruktury v rámci sítě TEN-T, cílů týkajících se infrastruktury pro dobíjení přes noc a cílů týkajících se městských uzlů by měl zajistit, aby bylo v celé Unii zabezpečeno dostatečné pokrytí veřejně přístupnou infrastrukturou určenou pro těžká vozidla za účelem podpory očekávaného uvedení bateriových elektrických těžkých vozidel na trh.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) V rámci celé sítě TEN-T by měl být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro těžká vozidla, aby bylo zajištěno plné propojení napříč Unií. Tato infrastruktura by měla mít dostatečný výstupní výkon, aby umožňovala dobíjení vozidel během povinné přestávky řidiče. Kromě rychlodobíjecích bodů by měla mít těžká vozidla rovněž možnost využívat veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu pro dobíjení přes noc podél hlavní dopravní sítě **s konkrétním cílem podpořit elektrifikaci** odvětví dálkové dopravy.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14) V rámci celé sítě TEN-T by měl být rovněž zaveden dostatečný počet veřejně přístupných rychlodobíjecích bodů určených pro těžká vozidla, aby bylo zajištěno plné propojení napříč Unií. Tato infrastruktura by měla mít dostatečný výstupní výkon, aby umožňovala dobíjení vozidel během povinné přestávky řidiče. Kromě rychlodobíjecích bodů by měla mít těžká vozidla rovněž možnost využívat veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu pro dobíjení přes noc podél hlavní dopravní sítě, **což je způsob umožňující dekarbonizovat** odvětví dálkové dopravy.

(14a) Členské státy by měly mít možnost

zavést dynamickou dobíjecí infrastrukturu, jako je bezkontaktní indukční dobíjení nebo technologie trolejového vedení. Pokud bude tato dobíjecí infrastruktura vybavena rovněž dobíjecími stanicemi uvedenými v tomto nařízení, mělo by být možné zohlednit je při dosahování cílů pro lehká užitková vozidla stanovených v článku 3 nebo cílů pro dobíjecí infrastrukturu pro těžká užitková vozidla stanovených v článku 4. Členské státy zajistí, aby v případě využívání dynamické dobíjecí infrastruktury bylo ve stejném rozsahu dosaženo celkových cílů infrastruktury pro stacionární dobíjení stanovených v člancích 3 a 4 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 14 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14b) Cesta k mobilitě s nulovými emisemi vyžaduje, aby infrastruktura učinila jízdu pro řidiče vozidel s nulovými a nízkými emisemi stejně pohodlnou jako pro řidiče automobilů se spalovacími motory. Proto musí být rychle zavedena hustá celoevropská síť dobíjecích stanic.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(20) Inteligentní měřicí systémy, jak jsou definovány ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944⁵², umožňují poskytování dat v reálném čase, což je potřebné k zajištění stability sítě a k podpoře rozumného využívání služeb

(20) Inteligentní a obousměrné dobíjecí body umožňují dobíjení v době nízké obecné poptávky po elektřině a nízkých cen energie nebo poskytují služby sítě a odměnu uživatelům elektrických vozidel prostřednictvím obousměrného nabíjení

dobíjení. Díky tomu, že poskytují měření energie v reálném čase a přesné a transparentní informace o nákladech, **podporují v kombinaci s inteligentními dobíjecími body dobíjení v době nízké obecné poptávky po elektřině a nízkých cen energie.** Využitím inteligentních **měřicích systémů v kombinaci s inteligentními dobíjecími body** lze optimalizovat dobíjení ku prospěchu elektrizační soustavy a **spotřebitelů.** Je-li to technicky proveditelné a ekonomicky přiměřené, měly by členské státy podporovat využívání inteligentního **měřicího systému** pro dobíjení elektrických vozidel na veřejně přístupných dobíjecích stanicích **a zajistit,** aby tyto systémy splňovaly požadavky stanovené v článku 20 směrnice (EU) 2019/444.

vozidlo-sít' (V2G). K tomu je potřeba poskytovat informace o elektřině v reálném čase a přesné a transparentní informace o nákladech. Využitím inteligentních **a obousměrných dobíjecích bodů** lze optimalizovat dobíjení ku prospěchu elektrizační soustavy a **koncových uživatelů.** Je-li to technicky proveditelné a ekonomicky přiměřené, měly by členské státy podporovat využívání inteligentního **a obousměrného dobíjení** pro dobíjení elektrických vozidel na **všech** veřejně přístupných dobíjecích stanicích. **V případě, že jsou tyto dobíjecí stanice rovněž vybaveny inteligentními měřiči, členské státy zajistí,** aby tyto systémy splňovaly požadavky stanovené v článku 20 směrnice (EU) 2019/444. **Veškeré zpracování, shromažďování nebo uchování osobních údajů a údajů o vozidlech souvisejících s osobními údaji koncového uživatele by mělo být v souladu s [obecným nařízením o ochraně údajů].**

⁵² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944 ze dne 5. června 2019 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o změně směrnice 2012/27/EU (Úř. věst. L 158, 14.6.2019, s. 125).

⁵² Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944 ze dne 5. června 2019 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o změně směrnice 2012/27/EU (Úř. věst. L 158, 14.6.2019, s. 125).

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(21) Zvyšující se počet elektrických vozidel v silniční, železniční, námořní a jiné dopravě bude vyžadovat optimalizaci dobíjecích operací, které bude nutné řídit tak, aby nezpůsobovaly přetížení a aby byla plně využita dostupnost elektřiny z obnovitelných zdrojů a rovněž nízké ceny elektřiny v rámci systému. Zejména inteligentní dobíjení může ještě více

Pozměňovací návrh

(21) Zvyšující se počet elektrických vozidel v silniční, železniční, námořní a jiné dopravě bude vyžadovat optimalizaci dobíjecích operací, které bude nutné řídit tak, aby nezpůsobovaly přetížení a aby byla plně využita dostupnost elektřiny z obnovitelných zdrojů a rovněž nízké ceny elektřiny v rámci systému. Zejména inteligentní dobíjení může ještě více

usnadnit integraci elektrických vozidel do elektrizační soustavy, neboť umožňuje odezvu na straně poptávky prostřednictvím agregace a cen. Integraci systému lze dále usnadnit obousměrným nabíjením (vozidlo-síť). Všechny běžné dobíjecí body, *kde jsou vozidla obvykle zaparkována na delší dobu*, by proto měly podporovat inteligentní dobíjení.

usnadnit integraci elektrických vozidel do elektrizační soustavy, neboť umožňuje odezvu na straně poptávky prostřednictvím agregace a cen. *Mělo by být možné, aby se inteligentní dobíjení realizovalo při běžných rychlostech dobíjení i při rychlém dobíjení prostřednictvím reakce na dynamické cenové signály nebo optimalizace toku energie.* Integraci systému lze dále usnadnit obousměrným nabíjením (vozidlo-síť). Všechny běžné dobíjecí body by proto měly podporovat inteligentní dobíjení.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21a) Možnost obousměrného dobíjení v soukromé i veřejně přístupné infrastruktuře může být pobídkou k tomu, aby byli lidé motivováni k nákupu elektrických vozidel, neboť je pak lze využít pro mobilitu i skladování energie. Proto by měly být podporovány pobídky k zajištění dostatečného počtu soukromých a veřejně přístupných dobíjecích stanic, které umožňují inteligentní obousměrné nabíjení (V2G).

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21b) Aby se zajistilo, že rychlá transformace směrem k elektromobilitě proběhne udržitelným způsobem, měla by Unie zaujmout celosvětově vedoucí úlohu v oblasti udržitelných výrobků, technologií, služeb a inovací, zejména

pokud jde o oběhový, sociálně spravedlivý, environmentálně odpovědný a udržitelný hodnotový řetězec baterií, včetně jistoty zaměstnání a udržitelnosti během transformace na silniční, námořní a leteckou dopravu s nulovými a nízkými emisemi.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(21c) Přínosy vozidel s nulovými a nízkými emisemi v oblasti zmírňování změny klimatu jsou nejvyšší, pokud jsou elektřina a palivo používané těmito vozidly vyráběny z obnovitelných zdrojů energie. Zatímco směrnice Evropského parlamentu a Rady 2018/2001/EU urychluje zavádění obnovitelných zdrojů energie, toto nařízení přímo vytváří poptávku po těchto energiích v odvětví dopravy tím, že vyžaduje, aby elektřina, vodík, methanol nebo amoniak dodávané vozidlům, letadlům a plavidlům, pocházely z energie z obnovitelných zdrojů, byly vyrobeny pokud možno na místě, a v případě určitých paliv, aby byla vyrobena s CO₂ z přímého zachycování z ovzduší. Nepřímo tak vytváří poptávku po elektřině z obnovitelných zdrojů, a to i tím, že zvyšuje povědomí spotřebitelů prostřednictvím požadavku, aby provozovatelé dobíjecích bodů zveřejňovali obsah energie z obnovitelných zdrojů v dodávané elektřině na základě své smlouvy s poskytovatelem elektřiny v rozsahu vyžadovaném v ustanoveních části 5 přílohy I směrnice 2019/944.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(23a) Členské státy mají k dispozici celou řadu zdrojů financování na podporu zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, zejména Nástroj pro oživení a odolnost zřízený nařízením (EU) 2021/241^{1a}, Nástroj Komise pro technickou podporu zřízený nařízením (EU) 2021/240^{1b}, Nástroj pro propojení Evropy zřízený nařízením (EU) 2021/1153^{1c}, „Nástroj pro alternativní paliva“ zřízený nařízením 2022/xxx^{1d} a partnerství a mise programu Horizont Evropa, zejména navrhovaná mise týkající se klimaticky neutrálních a inteligentních měst, jejímž cílem je zajistit, aby 100 měst bylo do roku 2030 klimaticky neutrálních. Kromě toho jsou k dispozici Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti zřízené nařízením (EU) 2021/1058^{1e} na podporu investic do výzkumu, inovací a zavádění, zejména v méně rozvinutých členských státech a regionech, a program Invest EU může prostřednictvím svého okna pro udržitelnou infrastrukturu posílit investice schopné reagovat na budoucí vývoj v celé Evropské unii, pomoci mobilizovat soukromé investice a poskytovat poradenské služby předkladatelům projektů a provozovatelům působícím v oblasti udržitelné infrastruktury a mobilních aktiv. Fond pro spravedlivou transformaci [1] může podporovat inteligentní a udržitelnou místní mobilitu, včetně infrastruktury. V posledních letech skupina EIB rovněž zvýšila v rámci Nástroje pro čistší dopravu svou podporu v zájmu urychlení novějších technologií, jako jsou elektromobilita a digitalizace, přičemž se očekává, že EIB bude i nadále zajišťovat řadu finančních struktur, které pomohou urychlit jejich zavádění. Členské státy by měly využít těchto možností financování, zejména na

podporu veřejné dopravy a aktivních dopravních řešení a na financování opatření určených na podporu občanů, kteří trpí energetickou chudobou.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj na podporu oživení a odolnosti.

^{1b} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/240 ze dne 10. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro technickou podporu.

^{1c} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014.

^{1d} Nařízení (EU) 2021/... o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU.

^{1e} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1058 ze dne 24. června 2021 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(24) Transparentnost cen má zásadní význam pro zajištění plynulého a snadného dobíjení a čerpání paliva. Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli obdržet přesné informace o ceně před začátkem služby dobíjení nebo čerpání paliva. Cena by měla být sdělena jasně strukturovaným způsobem, aby koncoví uživatelé byli schopni určit *různé*

Pozměňovací návrh

(24) Transparentnost cen má zásadní význam pro zajištění plynulého a snadného dobíjení a čerpání paliva. Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli obdržet přesné informace o ceně před začátkem služby dobíjení nebo čerpání paliva. Cena by měla být sdělena jasně strukturovaným způsobem, aby koncoví uživatelé byli schopni určit *veškeré*

nákladové složky.

použitelné nákladové složky.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí

(25) Vznikají nové služby, zejména za účelem podpory využívání elektrických vozidel. Subjekty nabízející tyto služby, jako jsou poskytovatelé služeb mobility, by měly mít možnost působit na trhu za spravedlivých tržních podmínek. Provozovatelé dobíjecích bodů by zejména neměli žádnému z těchto poskytovatelů služeb poskytovat nepřiměřeně preferenční zacházení, například prostřednictvím neopodstatněného cenového rozlišení, které by mohlo narušit hospodářskou soutěž a v konečném důsledku vést k vyšším cenám pro spotřebitele. Vývoj na trhu s dobíjením by *měla* Komise monitorovat. Při přezkumu nařízení přijme Komise opatření, bude-li to vyžadovat vývoj na trhu, jako například omezení služeb pro koncové uživatele nebo obchodní praktiky, které mohou narušit hospodářskou soutěž.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(25) Vznikají nové služby, zejména za účelem podpory využívání elektrických vozidel. Subjekty nabízející tyto služby, jako jsou poskytovatelé služeb mobility, by měly mít možnost působit na trhu za spravedlivých tržních podmínek. Provozovatelé dobíjecích bodů by zejména neměli žádnému z těchto poskytovatelů služeb poskytovat nepřiměřeně preferenční zacházení, například prostřednictvím neopodstatněného cenového rozlišení, které by mohlo narušit hospodářskou soutěž a v konečném důsledku vést k vyšším cenám pro spotřebitele. Vývoj na trhu s dobíjením by *měly národní regulační orgány a* Komise monitorovat. *Nejpozději* při přezkumu nařízení přijme Komise opatření, bude-li to vyžadovat vývoj na trhu, jako například omezení služeb pro koncové uživatele nebo obchodní praktiky, které mohou narušit hospodářskou soutěž.

(25a) Aby byla zajištěna bezpečnost a stabilita sítě dobíjecích bodů v celé Unii, měli by provozovatelé digitálně propojených dobíjecích bodů dodržovat minimální pravidla kybernetické bezpečnosti stanovená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady o opatřeních k zajištění vysoké společné

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 25 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(25b) Zastřešující zásada „energetická účinnost v první řadě“ by měla být zohledněna ve všech odvětvích, včetně silniční, námořní a letecké dopravy, a to i mimo energetický systém. Měla by být zohledněna zejména v politice, plánování a investičních rozhodnutích týkajících se zavádění infrastruktury pro dobíjení a čerpání alternativních paliv, včetně energetické účinnosti od zdroje až po použití ve vozidle (well-to-wheel) u různých technologií s nulovými emisemi. spolu s cenovou dostupností, přístupem zohledňujícím životní cyklus a technologickou neutralitou těchto technologií, které jsou nezbytné pro dosažení klimatické neutrality.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(26) Motorová vozidla na vodíkový pohon vykazují v současnosti velmi nízkou míru pronikání na trh. Vybudování dostatečné infrastruktury pro čerpání vodíku je však nezbytné k tomu, aby bylo možné začít uvádět motorová vozidla na vodíkový pohon na trh ve velkém měřítku, jak předpokládá Vodíková strategie Komise pro klimaticky neutrální Evropu⁵⁴. V současné době jsou vodíkové výdejní stojany zavedeny pouze v několika

(26) Motorová vozidla na vodíkový pohon vykazují v současnosti velmi nízkou míru pronikání na trh. Vybudování dostatečné infrastruktury pro čerpání vodíku je však nezbytné k tomu, aby bylo možné začít uvádět motorová vozidla na vodíkový pohon na trh ve velkém měřítku, jak předpokládá Vodíková strategie Komise pro klimaticky neutrální Evropu⁵⁴. V současné době jsou vodíkové výdejní stojany zavedeny pouze v několika

členských státech a z velké části nejsou vhodné pro těžká vozidla, což neumožňuje provoz vozidel na vodíkový pohon v celé Unii. Povinné cíle týkající se zavádění veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů by měly zajistit, aby byla v rámci hlavní sítě TEN-T zavedena dostatečně hustá síť vodíkových výdejních stojanů, která umožní plynulý provoz lehkých i těžkých vozidel na vodíkový pohon v celé Unii.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí

(27) Vozidlům na vodíkový pohon by mělo být umožněno čerpat palivo v cílové destinaci, která se obvykle nachází v městské oblasti, nebo v její blízkosti. Aby bylo zajištěno, že bude možné čerpat palivo v destinaci alespoň v hlavních městských oblastech, měly by být veřejně přístupné čerpací stanice k dispozici ve všech městských uzlech, jak jsou definovány v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013⁵⁵. V rámci městských uzlů by orgány veřejné moci měly zvážit zavedení těchto stanic v multimodálních střediscích nákladní dopravy, neboť tato střediska jsou nejen typickou cílovou destinací těžkých vozidel, ale mohla by také poskytovat vodík jiným druhům dopravy, jako je železniční a vnitrozemská lodní doprava.

⁵⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj

členských státech a z velké části nejsou vhodné pro těžká vozidla, což neumožňuje provoz vozidel na vodíkový pohon v celé Unii. Povinné cíle týkající se zavádění veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů by měly zajistit, aby byla v **multimodálních dopravních uzlech** v rámci hlavní sítě TEN-T zavedena dostatečně hustá síť vodíkových výdejních stojanů, která umožní plynulý provoz lehkých i těžkých vozidel na vodíkový pohon v celé Unii.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Pozměňovací návrh

(27) Vozidlům na vodíkový pohon by mělo být umožněno čerpat palivo v cílové destinaci, která se obvykle nachází v městské oblasti, nebo v její blízkosti. Aby bylo zajištěno, že bude možné čerpat palivo v destinaci alespoň v hlavních městských oblastech, měly by být veřejně přístupné čerpací stanice k dispozici ve všech městských uzlech, jak jsou definovány v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013⁵⁵. V rámci městských uzlů by orgány veřejné moci měly zvážit zavedení těchto stanic v multimodálních střediscích nákladní dopravy **v případě, že nejsou zavedeny tržně**, neboť tato střediska jsou nejen typickou cílovou destinací těžkých vozidel, ale mohla by také poskytovat vodík jiným druhům dopravy, jako je železniční a vnitrozemská lodní doprava.

⁵⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj

transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí

(28) V rané fázi vstupu na trh stále přetrvává určitá nejistota, pokud jde o druh vozidel, která budou uváděna na trh, a o druh technologií, které budou široce využívány. Jak je uvedeno ve sdělení Komise s názvem „Vodíková strategie pro klimaticky neutrální Evropu“⁵⁶, za nejpravděpodobnější segment, pokud jde o brzké masové nasazení vodíkových vozidel, byl označen segment těžkých vozidel. Infrastruktura pro čerpání vodíku by se proto měla nejprve zaměřit na tento segment a zároveň umožnit čerpání paliva na veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanicích také lehkým vozidlům. Aby byla zajištěna interoperabilita, měly by všechny veřejně přístupné vodíkové stanice nabízet alespoň plynný vodík pod tlakem 700 barů. Při zavádění infrastruktury by měl být rovněž zohledněn nástup nových technologií, jako je kapalný vodík, ***který umožňuje delší jízdní dosah pro těžká vozidla a je upřednostňovanou technologickou volbou některých výrobců vozidel.*** Za tímto účelem by měl minimální počet vodíkových čerpacích stanic nabízet kromě plynného vodíku pod tlakem 700 barů i kapalný vodík.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Pozměňovací návrh 32

Pozměňovací návrh

(28) V rané fázi vstupu na trh stále přetrvává určitá nejistota, pokud jde o druh vozidel, která budou uváděna na trh, a o druh technologií, které budou široce využívány. Jak je uvedeno ve sdělení Komise s názvem „Vodíková strategie pro klimaticky neutrální Evropu“⁵⁶, za nejpravděpodobnější segment, pokud jde o brzké masové nasazení vodíkových vozidel, byl označen segment těžkých vozidel. Infrastruktura pro čerpání vodíku by se proto měla nejprve zaměřit na tento segment a zároveň umožnit čerpání paliva na veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanicích také lehkým vozidlům. Aby byla zajištěna interoperabilita, měly by všechny veřejně přístupné vodíkové stanice nabízet alespoň plynný vodík pod tlakem 700 barů. Při zavádění infrastruktury by měl být rovněž zohledněn nástup nových technologií, jako je kapalný vodík. Za tímto účelem by měl minimální počet vodíkových čerpacích stanic nabízet kromě plynného vodíku pod tlakem 700 barů i kapalný vodík.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí

(30) Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli mít možnost platit snadno a pohodlně u všech veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, aniž by museli uzavřít smlouvu s provozovatelem daného dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu nebo s poskytovatelem služeb mobility. Pro jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva by proto všechny veřejně přístupné dobíjecí body a výdejní stojany měly přijímat platební *prostředky*, které jsou v Unii široce využívány, *a zejména elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby*. Tento způsob jednorázové platby by měl být spotřebitelům k dispozici vždy, a to i v případě, že jsou u dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu nabízeny smluvní platby.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení Bod odůvodnění 30 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(30) Uživatelé vozidel poháněných alternativními palivy by měli mít možnost platit snadno a pohodlně u všech veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, aniž by museli uzavřít smlouvu s provozovatelem daného dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu nebo s poskytovatelem služeb mobility. Pro jednorázové dobíjení nebo čerpání paliva by proto všechny veřejně přístupné dobíjecí body a výdejní stojany měly přijímat *alespoň* platební *karty*, které jsou v Unii široce využívány. Tento způsob jednorázové platby by měl být spotřebitelům k dispozici vždy, a to i v případě, že jsou u dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu nabízeny smluvní platby.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení Bod odůvodnění 32

Pozměňovací návrh

(30a) Aby bylo zajištěno, že dobíjecí infrastruktura, která má být zavedena, bude využívána nejefektivnějším způsobem a aby se zvýšila důvěra spotřebitelů v elektromobilitu, je nezbytné, aby veřejně přístupných dobíjecích stanic mohli využívat všichni uživatelé bez ohledu na značku vozidla a na to, zda jsou součástí smluvního platebního režimu.

Znění navržené Komisí

(32) Zařízení pro odběr elektřiny z pevniny mohou sloužit námořní a vnitrozemské vodní dopravě jako zdroj čisté energie a přispět tak ke snížení dopadu námořních lodí a plavidel vnitrozemské plavby na životní prostředí. V rámci iniciativy FuelEU Maritime musí provozovatelé kontejnerových a osobních lodí dodržovat ustanovení o snížení emisí z lodí **u nábřeží**. Pro splnění těchto požadavků by měly povinné cíle týkající se zavádění infrastruktury zajistit, aby byly pro toto odvětví v námořních přístavech **hlavní a globální** sítě TEN-T zabezpečeny dostatečné dodávky elektřiny z pevniny. Použití těchto cílů na všechny námořní přístavy **sítě TEN-T** by mezi nimi mělo zajistit rovné podmínky.

Pozměňovací návrh 35

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 32 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(32) Zařízení pro odběr elektřiny z pevniny mohou sloužit námořní a vnitrozemské vodní dopravě jako zdroj čisté energie a přispět tak ke snížení dopadu námořních lodí a plavidel vnitrozemské plavby na životní prostředí. V rámci iniciativy FuelEU Maritime musí provozovatelé kontejnerových a osobních lodí dodržovat ustanovení o snížení emisí z lodí. Pro splnění těchto požadavků by měly povinné cíle týkající se zavádění infrastruktury zajistit, aby byly pro toto odvětví v námořních přístavech a **na vnitrozemských vodních cestách v rámci hlavní** sítě TEN-T zabezpečeny dostatečné dodávky elektřiny z pevniny. Použití těchto cílů na všechny námořní přístavy by mezi nimi mělo zajistit rovné podmínky.

Pozměňovací návrh

(32a) Při rozmístění zařízení pro pobřežní elektřinu a dodávkách pobřežní elektřiny je třeba zohlednit rozmanitost námořních přístavů, pokud jde o jejich velikost, obsluhované segmenty dopravy, správu a zeměpisnou polohu. Odlišnosti ve správě námořních přístavů v Evropské unii by mohly vést k různému způsobu rozdělení odpovědnosti, pokud jde o rozmístění a dodávky pobřežní elektřiny.

Pozměňovací návrh 36

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33**

(33) Dodávky elektřiny z pevniny by měly být přednostně zajištěny pro kontejnerové lodě a osobní lodě, jakožto kategorie lodí produkující nejvyšší množství emisí z lodí u nábřeží na jednu loď. Za účelem zohlednění charakteristických rysů poptávky různých osobních lodí u nábřeží po elektřině, jakož i provozních charakteristik přístavu, je nezbytné rozlišovat mezi požadavky týkajícími se plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních lodí a požadavky týkajícími se ostatních osobních lodí.

(33) Dodávky elektřiny z pevniny by měly být přednostně zajištěny pro kontejnerové lodě a osobní **plavidla, zejména výletní lodě a trajekty**, jakožto kategorie lodí produkující nejvyšší množství emisí z lodí u nábřeží na jednu loď. Za účelem zohlednění charakteristických rysů poptávky různých osobních lodí u nábřeží po elektřině, jakož i provozních charakteristik přístavu, je nezbytné rozlišovat mezi požadavky týkajícími se plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních lodí a požadavky týkajícími se ostatních osobních lodí.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení Bod odůvodnění 34

(34) *Tyto cíle by měly zohledňovat jednotlivé druhy obsluhovaných plavidel a příslušné objemy jejich provozu. Námořní přístavy s nízkým objemem provozu určitých kategorií lodí by měly být osvobozeny od závazných požadavků vztahujících se na odpovídající kategorie lodí na základě minimální úrovně objemu provozu, aby se zabránilo instalaci nedostatečně využitelné kapacity. Stejně tak by se tyto povinné cíle neměly zaměřovat na maximální poptávku, ale na dostatečně vysoký objem, aby se zabránilo nedostatečně využitelné kapacitě a aby byly zohledněny provozní charakteristiky přístavu. Námořní doprava je důležitým spojovacím článkem z hlediska soudržnosti a hospodářského rozvoje ostrovů v Unii. Kapacita výroby elektřiny na těchto ostrovech nemusí být vždy dostatečná k tomu, aby zohlednila*

(34) *Námořní doprava je důležitým spojovacím článkem z hlediska soudržnosti a hospodářského rozvoje ostrovů a nejbližších regionů v Unii. Kromě toho se na mnoha ostrovech a v nejbližších regionech námořní doprava využívá pro účely cestovního ruchu. Potenciál výroby elektřiny na těchto ostrovech může být doplněn službami skladování nebo odezvy na straně poptávky, aby zohlednil poptávku po elektřině potřebnou k podpoře dodávek elektřiny z pevniny a elektrického dobíjení plavidel a vozidel. Jako výjimku z požadavku na zajištění dostatečné lokální kapacity vyráběné z dalších obnovitelných zdrojů energie by mělo být možné využít existující elektrické spojení s pevninou nebo zřídit spojení s pevninskou sítí.*

poptávku po elektřině potřebnou k podpoře dodávek elektřiny z pevniny. *V takovém případě by ostrovy měly být z tohoto požadavku vyňaty, dokud nebude takové elektrické spojení s pevninou dokončeno nebo dokud nebude zajištěna dostatečná lokální kapacita vyráběná z čistých zdrojů energie.*

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 34 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(34a) Využívání pobřežní elektřiny plavidly v kotvištích nepochybně přispívá ke snížení celkových emisí z lodní dopravy, ale musí být doprovázeno řešeními, která snižují emise během plavby.

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 34 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(34b) Členské státy by měly zajistit odpovídající výrobu energie a zajištění dostatečné infrastruktury sítě (i z hlediska dostupnosti a kapacity) k uspokojení poptávky po energii vyplývající z poskytování pobřežní elektřiny (SSE) v přístavech, jak vyžaduje toto nařízení. Aby bylo možné účinně snížit celkové emise a zabránit úniku uhlíku do vnitrozemí, měla by tato vytvořená kapacita ve stále větší míře pocházet z čistých zdrojů energie v souladu s pozměněným čl. 3 odst. 1 revidované směrnice (EU) 2018/2001 (REDIII).

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení Bod odůvodnění 34 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(34c) *Aby byly splněny požadavky tohoto nařízení, měly by být zváženy investice do síťových měničů a modernizace sítě, což s sebou nese dodatečné náklady a složitost. Evropské sítě fungují na 50 Hz, zatímco mnoho segmentů plavidel, jako jsou oceánské lodě, vyžaduje 60 Hz při připojení k pobřežní elektřině. Aby byly tyto požadavky uspokojeny, jsou zapotřebí investice do měničů frekvencí, včetně financování z veřejných prostředků.*

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení Bod odůvodnění 35

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(35) Hlavní síť LNG výdejních stojanů v námořních přístavech by měla být k dispozici do roku 2025. LNG výdejní stojany zahrnují LNG terminály, nádrže, mobilní kontejnery, zásobovací plavidla a čluny.

(35) Hlavní síť LNG výdejních stojanů v námořních přístavech by měla být k dispozici do roku 2025. LNG výdejní stojany zahrnují LNG terminály, nádrže, mobilní kontejnery, zásobovací plavidla a čluny. **Síť výdejních stojanů s vodíkem a amoniakem v námořních přístavech by měla být vytvořena do 1. ledna 2030.**

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení Bod odůvodnění 35 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(35a) *Vývoj a zavádění nových paliv a energetických řešení pro námořní odvětví vyžaduje koordinovaný přístup*

s cílem sladit nabídku a poptávku a vyhnout se uvíznutí aktiv. Měl by být proto vytvořen mechanismus konzultací mezi všemi příslušnými zúčastněnými stranami na úrovni jednotlivých přístavů, aby byla zajištěna koordinace a konzultace při uplatňování požadavků stanovených v tomto nařízení, pokud jde o pobřežní elektřinu (SSE). Plán pro zavádění elektřiny z pevniny v námořních přístavech by měl doprovázet komplexní vnitrostátní finanční plán.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení Bod odůvodnění 36

Znění navržené Komisí

(36) Dodávka elektřiny pro letadla stojící na letišti by měla nahradit spotřebu kapalného paliva čistším zdrojem energie dodávané prostřednictvím energetické jednotky letadla (s využitím pomocné energetické jednotky) nebo pozemních energetických jednotek. **To by mělo snížit emise znečišťujících látek a hluku, zlepšit kvalitu ovzduší a snížit dopad na změnu klimatu. V rámci veškeré obchodní dopravy by tak měla existovat možnost využívat na letištích síť TEN-T externí dodávky elektřiny při parkování u bran pro cestující nebo na vzdálených stáních.**

Pozměňovací návrh

(36) Dodávka elektřiny pro letadla stojící na letišti by měla nahradit spotřebu kapalného paliva čistším zdrojem energie dodávané prostřednictvím energetické jednotky letadla (s využitím pomocné energetické jednotky) nebo pozemních energetických jednotek. **V rámci veškeré obchodní dopravy by se proto měly využívat na letištích externí dodávky elektřiny při parkování u bran pro cestující nebo na vzdálených stáních na letištích. Současně by měla být pozemní vozidla provozovaná na letištích elektrifikována nebo by měla využívat jiná udržitelná alternativní paliva. To sníží emise znečišťujících látek a hluku,lepší kvalitu ovzduší a sníží dopad na změnu klimatu. Členské státy by měly sledovat případný nástup technologií elektrických a vodíkových letadel založených na obnovitelných zdrojích energie a v případě potřeby zaručit zavedení infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva.**

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení Bod odůvodnění 36 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(36a) Větší zaměření EU na elektrifikaci spojenou se silniční, námořní a leteckou dopravou by nemělo snižovat množství zdrojů potřebných pro opatření ke zlepšení místní, regionální a vnitrostátní mobility, zejména v oblastech, jako jsou železniční a metropolitní sítě.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení Bod odůvodnění 38

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(38) Revidované vnitrostátní rámce politiky by měly obsahovat podpůrné akce pro rozvoj trhu s alternativními palivy, včetně zavedení nezbytné infrastruktury, která má být vybudována, a to v úzké spolupráci s regionálními a místními orgány a s dotčeným průmyslovým odvětvím, při zohlednění potřeb malých a středních podniků. Revidované rámce by navíc měly popsat celkový vnitrostátní rámec pro plánování, povolování a pořízování takové infrastruktury, a zároveň identifikovat překážky a opatření k jejich odstranění tak, aby bylo možné dosáhnout rychlejšího zavádění příslušné infrastruktury.

(38) Revidované vnitrostátní rámce politiky by měly obsahovat podpůrné akce pro rozvoj trhu s alternativními palivy, včetně zavedení nezbytné infrastruktury, která má být vybudována, a to v úzké spolupráci s regionálními a místními orgány a s dotčeným průmyslovým odvětvím, při zohlednění potřeb malých a středních podniků. Revidované rámce by navíc měly popsat celkový vnitrostátní rámec pro plánování, povolování a pořízování takové infrastruktury, a zároveň identifikovat překážky a opatření k jejich odstranění tak, aby bylo možné dosáhnout rychlejšího zavádění příslušné infrastruktury. **Revidované vnitrostátní rámce politiky by měly co nejvíce zohledňovat zásadu „energetická účinnost v první řadě“ a potřebu vytvořit odolný a klimaticky neutrální energetický systém zohledňující zásadu nákladové efektivnosti. Členské státy by měly vzít v úvahu nedávno vydané doporučení a pokyny k provádění této zásady¹, které vysvětlují, jak mohou plánovací, politická a investiční rozhodnutí snížit spotřebu**

energie v řadě klíčových odvětví, včetně dopravy^{1a}.

^{1a} Doporučení Komise C(2021) 7014 final ze dne 28. září 2021 „Energetická účinnost v první řadě: od principů k praxi. Pokyny k uplatňování zásady při rozhodování v odvětví energetiky i mimo něj.“

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení Bod odůvodnění 40

Znění navržené Komisí

(40) Za účelem podpory alternativních paliv a rozvoje související infrastruktury by měly vnitrostátní rámce politiky sestávat z podrobných strategií podpory alternativních paliv v obtížně dekarbonizovatelných sektorech, jako je letectví, námořní doprava, vnitrozemská vodní doprava, jakož i železniční doprava v těch segmentech sítě, které není možné elektrifikovat. Členské státy by měly zejména vypracovat jasné strategie pro dekarbonizaci vnitrozemské vodní dopravy v rámci sítě TEN-T v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy. Dlouhodobé dekarbonizační strategie by měly být rovněž vypracovány pro přístavy **TEN-T** a letiště **TEN-T** se zvláštním zaměřením na zavádění infrastruktury pro plavidla a letadla s nízkými a nulovými emisemi, jakož i pro železniční tratě, které **nebudou** elektrifikovány. Na základě uvedených strategií by Komise měla přezkoumat toto nařízení s cílem stanovit pro zmíněná odvětví **více povinných cílů**.

Pozměňovací návrh 47

Pozměňovací návrh

(40) Za účelem podpory alternativních paliv a rozvoje související infrastruktury by měly vnitrostátní rámce politiky sestávat z podrobných strategií podpory alternativních paliv v obtížně dekarbonizovatelných sektorech, jako je letectví, námořní doprava, vnitrozemská vodní doprava, jakož i železniční doprava v těch segmentech sítě, které není možné elektrifikovat. Členské státy by měly zejména vypracovat jasné strategie pro dekarbonizaci vnitrozemské vodní dopravy v rámci sítě TEN-T v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy. Dlouhodobé dekarbonizační strategie by měly být rovněž vypracovány pro přístavy a letiště se zvláštním zaměřením na zavádění infrastruktury pro plavidla a letadla s nízkými a nulovými emisemi, jakož i pro železniční tratě, které **nejsou** elektrifikovány. Na základě uvedených strategií by Komise měla přezkoumat toto nařízení s cílem stanovit pro zmíněná odvětví **další povinné cíle**.

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 40 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(40a) Vnitrostátní rámec politiky by měl ve spolupráci s přístavy zahrnovat prováděcí plán podrobně popisující veřejné financování pro zajištění pobřežní elektřiny a požadovanou kapacitu sítě. S ohledem na právní jistotu a dlouhodobé plánování by rozsah povinných požadavků pro SSE měl být stanoven ihned po vstupu tohoto nařízení v platnost. O vnitrostátním rámci politiky by mělo být rozhodnuto tak, aby ponechal dostatek času na zavedení infrastruktury pobřežní elektřiny nezbytné ke splnění požadavků stanovených v tomto nařízení. Jakmile přístav spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení, měl by v oblasti působnosti zůstat i nadále.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 41

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(41) Členské státy by měly využít širokou škálu regulačních i jiných pobídek a opatření za účelem splnění povinných cílů a provedení svých vnitrostátních rámců politiky v úzké spolupráci se subjekty soukromého sektoru, které by měly při podpoře rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva plnit klíčovou úlohu.

(41) Členské státy by měly využít širokou škálu **tržních**, regulačních i jiných pobídek a opatření za účelem splnění povinných cílů a provedení svých vnitrostátních rámců politiky v úzké spolupráci se subjekty soukromého sektoru, které by měly při podpoře rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva plnit klíčovou úlohu.

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 41 a (nový)

(41a) Členské státy, které nemají vhodné systémy pobídek, by měly přijmout veškerá nezbytná opatření k řešení své odlišné výchozí situace při podpoře udržitelných druhů dopravy. Zvláštní důraz by měl být kladen na obecní nebo regionální orgány, které mohou usnadnit zavádění vozidel využívajících alternativní paliva prostřednictvím zvláštních daňových pobídek, veřejných zakázek nebo místních dopravních předpisů.

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení Bod odůvodnění 42

(42) Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES⁵⁸ jsou minimální vnitrostátní podíly veřejných zakázek vyhrazeny pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi, pokud čistý autobus využívá alternativní paliva definovaná v čl. 2 bodě 3 tohoto nařízení. Vzhledem k tomu, že za účelem dosažení těchto cílů orgány a provozovatelé veřejné dopravy stále častěji přecházejí na **čisté autobusy a** autobusy s nulovými emisemi, měly by členské státy do svých vnitrostátních rámců politiky jakožto klíčový prvek zahrnout cílenou podporu a rozvoj nezbytné autobusové infrastruktury. Členské státy by měly zavést a udržovat vhodné nástroje na podporu zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury rovněž pro uzavřené vozové parky (captive fleet), zejména pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi na místní úrovni.

⁵⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009

(42) Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES⁵⁸ jsou minimální vnitrostátní podíly veřejných zakázek vyhrazeny pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi, pokud čistý autobus využívá alternativní paliva definovaná v čl. 2 bodě 3 tohoto nařízení. Vzhledem k tomu, že za účelem dosažení těchto cílů orgány a provozovatelé veřejné dopravy stále častěji přecházejí na autobusy s **nízkými a** nulovými emisemi, měly by členské státy do svých vnitrostátních rámců politiky jakožto klíčový prvek zahrnout cílenou podporu a rozvoj nezbytné autobusové infrastruktury. Členské státy by měly zavést a udržovat vhodné nástroje na podporu zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury rovněž pro uzavřené vozové parky (captive fleet), zejména pro čisté autobusy a autobusy s nulovými emisemi na místní úrovni.

⁵⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009

o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí

(43) Vzhledem k narůstající **rozmanitosti** druhů paliv **pro motorová vozidla** a v souvislosti s pokračujícím **růstem silniční** mobility občanů v celé Unii je třeba poskytnout uživatelům vozidel jasné a snadno srozumitelné informace o palivech dostupných na čerpacích stanicích a o kompatibilitě jejich vozidla s různými palivy nebo dobíjecími body na trhu Unie. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o zavedení těchto informačních opatření rovněž pro vozidla, která byla uvedena na trh před 18. listopadem 2016.

Pozměňovací návrh

(43) Vzhledem k narůstající **udržitelnosti všech** druhů paliv **a rozmanitosti využívání motorových vozidel (individuální, kolektivní a sdílené)** a v souvislosti s pokračujícím **nárůstem kombinování různých druhů dopravy pro zajištění** mobility občanů v celé Unii je třeba poskytnout uživatelům vozidel jasné a snadno srozumitelné informace o palivech dostupných na čerpacích stanicích a o kompatibilitě jejich vozidla s různými palivy nebo dobíjecími body na trhu Unie. Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o zavedení těchto informačních opatření rovněž pro vozidla, která byla uvedena na trh před 18. listopadem 2016.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí

(44) Snadné a jednoduché porovnání informací o cenách jednotlivých paliv by mohlo hrát důležitou úlohu, pokud jde o to, umožnit uživatelům vozidel lépe posoudit příslušné náklady na jednotlivá paliva dostupná na trhu. Proto by mělo být na všech příslušných čerpacích stanicích pro informaci zobrazeno porovnání jednotkových cen **určitých alternativních**

Pozměňovací návrh

(44) Snadné a jednoduché porovnání informací o cenách jednotlivých paliv by mohlo hrát důležitou úlohu, pokud jde o to, umožnit uživatelům vozidel lépe posoudit příslušné náklady na jednotlivá paliva dostupná na trhu. Proto by mělo být na všech příslušných čerpacích stanicích pro informaci zobrazeno porovnání jednotkových cen **vyjádřených v kWh pro**

paliv s konvenčními palivy v podobě „cena paliva na 100 km“.

jednorázové dobíjení elektromobilů.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení Bod odůvodnění 45

Znění navržené Komisí

(45) Spotřebitelům je nutné poskytnout dostatečné informace o zeměpisném umístění, vlastnostech a službách nabízených u veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, na něž se vztahuje toto nařízení. Členské státy by proto měly zajistit, aby provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů zpřístupnili příslušná statická a dynamická data. Pokud jde o dostupnost příslušných dat souvisejících s dobíjením a čerpáním paliva a přístup k nim, měly by být stanoveny požadavky na druhy těchto dat, a to na základě výsledků opatření na podporu programu „Shromažďování dat týkajících se dobíjecích bodů / výdejních stojanů s alternativními palivy a jedinečných identifikačních kódů aktérů elektromobility“ (IDACS).

Pozměňovací návrh

(45) Spotřebitelům je nutné poskytnout dostatečné informace o zeměpisném umístění, vlastnostech a službách nabízených u veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů s alternativními palivy, na něž se vztahuje toto nařízení. Členské státy by proto měly zajistit, aby provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů **bezplatně** zpřístupnili příslušná statická a dynamická data, *tzn. údaje poskytované do vnitrostátních systémů podle článku 18 tohoto nařízení, které by měly být rovněž začleněny do harmonizovaného systému pro celou EU. Tyto údaje pak mohou využívat třetí strany, včetně agregátorů a poskytovatelů služeb odezvy na straně poptávky, jakož i služeb srovnávání a poskytování informací spotřebitelům, pokud jde o údaje o dobíjecích stanicích, zejména o jejich umístění, ceně jednorázového dobíjení, dostupnosti a dalších parametrech, které jsou pro spotřebitele užitečné, s náležitým ohledem na požadavky na ochranu údajů.* Pokud jde o dostupnost příslušných dat souvisejících s dobíjením a čerpáním paliva a přístup k nim, měly by být stanoveny požadavky na druhy těchto dat, a to na základě výsledků opatření na podporu programu „Shromažďování dat týkajících se dobíjecích bodů / výdejních stojanů s alternativními palivy a jedinečných identifikačních kódů aktérů elektromobility“ (IDACS).

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí

(46) Data by měla hrát v náležitém fungování dobíjecí a čerpací infrastruktury zásadní roli. Formát, četnost a kvalita, v nichž by tato data měla být poskytována a zpřístupňována, by měly určovat celkovou kvalitu ekosystému infrastruktury pro alternativní paliva odpovídající potřebám uživatelů. Kromě toho by uvedená data měla být ve všech členských státech přístupná uceleným způsobem. Data by proto měla být poskytována v souladu s požadavky stanovenými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU⁵⁹ pro vnitrostátní přístupové body.

⁵⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení Bod odůvodnění 52

Znění navržené Komisí

(52) Při uplatňování tohoto nařízení by Komise měla vést konzultace s příslušnými expertními skupinami, zejména Fórem pro udržitelnou dopravu (STF) a Evropským fórem pro udržitelnou lodní dopravu

Pozměňovací návrh

(46) Data by měla hrát v náležitém fungování dobíjecí a čerpací infrastruktury zásadní roli. Formát, četnost a kvalita, v nichž by tato data měla být poskytována a zpřístupňována, by měly určovat celkovou kvalitu ekosystému infrastruktury pro alternativní paliva odpovídající potřebám uživatelů. Kromě toho by uvedená data měla být ve všech členských státech přístupná uceleným způsobem. Data by proto měla být poskytována v souladu s požadavky stanovenými ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU⁵⁹ pro vnitrostátní přístupové body. ***Pro služby umožňující hladké cestování po celé Unii by měl být rovněž vytvořen celounijní systém, který by importoval standardizované informace z vnitrostátních systémů.***

⁵⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

Pozměňovací návrh

(52) Při uplatňování tohoto nařízení by Komise měla vést konzultace ***se širokou škálou zúčastněných stran, včetně spotřebitelských organizací,*** a s příslušnými expertními skupinami,

(ESSF). Tyto odborné konzultace jsou obzvláště důležité v případech, kdy má Komise v úmyslu přijmout podle tohoto nařízení akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty.

zejména Fórem pro udržitelnou dopravu (STF) a Evropským fórem pro udržitelnou lodní dopravu (ESSF). Tyto odborné konzultace jsou obzvláště důležité v případech, kdy má Komise v úmyslu přijmout podle tohoto nařízení akty v přenesené pravomoci nebo prováděcí akty.

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí

(54) Trh s alternativními palivy, a zejména s palivy s nulovými emisemi, je stále v počáteční fázi vývoje a technologie jde rychle kupředu. To by mělo pravděpodobně ovlivnit poptávku po alternativních palivech a následně po infrastruktuře pro alternativní paliva napříč různými druhy dopravy. Komise by proto měla toto nařízení **přezkoumat** do konce roku 2026, zejména pokud jde o stanovení cílů pro elektrické dobíjecí body pro těžká vozidla, jakož i cílů týkajících se infrastruktury pro alternativní paliva pro plavidla a letadla s nulovými emisemi ve vodní, *resp. letecké dopravě*.

Pozměňovací návrh

(54) Trh s alternativními palivy, a zejména s palivy s **nízkými a** nulovými emisemi, je stále v počáteční fázi vývoje a technologie jde rychle kupředu, **přičemž některé technologie jsou již nyní dostupné**. To by mělo pravděpodobně ovlivnit poptávku po alternativních palivech a následně po infrastruktuře pro alternativní paliva napříč různými druhy dopravy. Komise by proto měla toto nařízení do konce roku 2026 **přezkoumat v souladu s cílem klimatické neutrality, a to na základě analýzy nejnovějšího technologického vývoje a připravenosti trhu a s přihlédnutím k vnitrostátním rámcům politiky**, zejména pokud jde o stanovení cílů pro elektrické dobíjecí body pro těžká vozidla, jakož i cílů týkajících se infrastruktury pro alternativní paliva pro plavidla a letadla s nulovými emisemi ve vodní **dopravě a letectví s náležitým ohledem na právní jistotu a předvídatelnost pro průmysl, usnadnění dlouhodobých investic a zamezení vzniku uvízlých aktiv. Přezkum by měl zahrnovat všechna alternativní paliva a poptávka po infrastruktuře by měla být v souladu s potenciální rychlostí zavádění**.

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení Bod odůvodnění 54 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(54a) Vzhledem k významnému podílu konečné spotřeby energie v EU v silniční dopravě by se proto zásada „energetická účinnost v první řadě“ měla odrazit v politických, plánovacích a investičních rozhodnutích týkajících se zavádění infrastruktury pro dobíjení a čerpání alternativních paliv, jak je zakotveno ve směrnici 2012/27/EU [přepracované znění směrnice o energetické účinnosti], podle níž by zásada „energetická účinnost v první řadě“ měla být zohledněna ve všech odvětvích.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení Bod odůvodnění 55 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(55a) Kromě zásad subsidiarity a proporcionality by součástí přezkumného postupu měla být zásada „jeden přijmout – jeden zrušit“. Tato zásada je důležitým nástrojem, který má řešit administrativní a regulační zátěž a měla by být doplněna kvalitativními opatřeními, aby byla zajištěna účinná tvorba právních předpisů, které obstojí i v budoucnu, a to v souladu s dlouhodobými cíli EU.

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení Bod odůvodnění 55 b (nový)

(55b) Nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva je součástí balíčku „Fit for 55“, který bude mít rovněž řadu dopadů na Unii, mimo jiné na konkurenceschopnost, tvorbu pracovních míst, sazby za nákladní dopravu, kupní sílu domácností, dosažení cílů v oblasti klimatu a rozsah úniku uhlíku. Jako takové by toto nařízení mělo být pravidelně komplexně hodnoceno.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Toto nařízení stanoví povinné vnitrostátní cíle pro zavedení dostatečné infrastruktury pro alternativní paliva v Unii pro silniční vozidla, plavidla a letadla **stojící na letišti**. V oblasti infrastruktury pro alternativní paliva stanoví společné technické specifikace a požadavky na informace pro uživatele, poskytování dat a platební požadavky.

Pozměňovací návrh

1. Toto nařízení stanoví povinné vnitrostátní cíle pro zavedení dostatečné infrastruktury pro alternativní paliva v Unii pro silniční vozidla, plavidla a letadla. V oblasti infrastruktury pro alternativní paliva stanoví společné technické specifikace a požadavky na informace pro uživatele, poskytování dat a platební požadavky.

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 – návětí

Znění navržené Komisí

3) „alternativními palivy“ paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy, včetně:

Pozměňovací návrh

3) „alternativními palivy“ paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy **a plynu** v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy, včetně:

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 – písm. a – větě

Znění navržené Komisí

- a) „alternativních paliv pro vozidla s nulovými emisemi“:

Pozměňovací návrh

- a) „alternativních paliv pro vozidla, plavidla a letadla s nulovými emisemi“:

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 – písm. a – odrážka 2

Znění navržené Komisí

- vodík,

Pozměňovací návrh

- vodík a paliva odvozená z vodíku,

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 – písm. a – odrážka 3

Znění navržené Komisí

- *amoniak*;

Pozměňovací návrh

- vypouští se*

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 – písm. b – odrážka 2

Znění navržené Komisí

- syntetická a parafinická paliva, včetně amoniaku, vyrobená z obnovitelné energie;

Pozměňovací návrh

- syntetická a parafinická paliva, včetně amoniaku, vyrobená z obnovitelné energie ***a obnovitelná paliva nebiologického původu (RFNBO)***;

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 – písm. c – návěť

Znění navržené Komisí

c) „alternativních fosilních paliv“ pro
přechodnou fázi:

Pozměňovací návrh

c) „alternativních fosilních paliv“ pro
rychlou přechodnou fázi:

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Tato alternativní fosilní paliva pro rychlou přechodnou fázi pro vozidla s nízkými emisemi mohou být smíchána s postupně vyššími podíly obnovitelných paliv, včetně jejich náhražek biologického původu, jako je bio-LNG, bio-CNG a bio-LPG.

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a) „infrastrukturou pro alternativní paliva“ jakákoli infrastruktura, která umožňuje doplňování paliva nebo dobíjení různých typů vozidel nebo druhů dopravy alternativními palivy, která mohou významně přispět k dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy;

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 4

Znění navržené Komisí

4) **„letišťem hlavní a globální sítě TEN-T“ letiště uvedené a kategorizované v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;**

Pozměňovací návrh

4) **„letišťem“ jakékoli civilní letiště vymezené v čl. 2 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES;**

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 14

Znění navržené Komisí

14) **„digitálně propojeným dobíjecím bodem“ dobíjecí bod, který může odesílat a přijímat informace v reálném čase, komunikovat obousměrně jak s elektrickou sítí, tak s elektrickým vozidlem, a lze jej dále monitorovat a řídit, včetně zahájení a ukončení procesu dobíjení a měření toků elektřiny;**

Pozměňovací návrh

14) **„digitálně propojeným dobíjecím bodem“ dobíjecí bod, který může odesílat a přijímat informace v reálném čase, komunikovat obousměrně jak s elektrickou sítí, tak s elektrickým vozidlem a případně se systémem hospodaření s energií v budovách, a lze jej dále monitorovat a řídit, včetně zahájení a ukončení procesu dobíjení a měření toků elektřiny;**

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 29 a (nový)

Znění navržené Komisí

29a) „logistickým centrem“ prostor ve vymezené oblasti, v němž jsou na komerčním základě prováděny různými provozovateli veškeré činnosti související s dopravou, logistikou a distribucí zboží – jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní tranzit; provozovatelé mohou být vlastníky nebo nájemci budov a zařízení (skladů, distribučních center, skladovacích prostor, kanceláří, servisů nákladních vozidel atd.);

Pozměňovací návrh

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 33

Znění navržené Komisí

33) „provozovatelem dobíjecího bodu“ subjekt odpovědný za řízení a provoz dobíjecího bodu, ***který koncovým uživatelům*** poskytuje službu dobíjení, ***a to i jménem a na účet poskytovatele služeb mobility***;

Pozměňovací návrh

33) „provozovatelem dobíjecího bodu“ subjekt odpovědný za řízení a provoz dobíjecího bodu, ***jenž*** poskytuje službu dobíjení ***poskytovatelům služeb mobility, kteří dále poskytují služby dobíjení koncovému uživateli nebo koncovým uživatelům***;

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 35 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

35a) „platební kartou“ platební služba, která funguje na základě fyzické nebo digitální debetní nebo kreditní karty a zahrnuje platební karty vložené do aplikace pro chytré telefony;

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 35 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

35b) „platební službou“ platební služba ve smyslu čl. 4 odst. 3 směrnice (EU) 2015/2366;

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 38

Znění navržené Komisí

38) „veřejně přístupnou“ infrastrukturou pro alternativní paliva infrastruktura pro alternativní paliva, která se nachází na místě nebo v prostorách přístupných široké veřejnosti bez ohledu na to, zda se daná infrastruktura pro alternativní paliva nachází na veřejném nebo soukromém pozemku, zda ohledně přístupu na toto místo či do těchto prostor platí nějaká omezení nebo podmínky, a bez ohledu na podmínky platné pro používání dané infrastruktury pro alternativní paliva;

Pozměňovací návrh

38) „veřejně přístupnou“ infrastrukturou pro alternativní paliva infrastruktura pro alternativní paliva, která se nachází na místě nebo v prostorách přístupných široké veřejnosti **nejméně 8 hodin denně a 6 dnů v týdnu s dobou provozuschopnosti nejméně 98 %**, bez ohledu na to, zda se daná infrastruktura pro alternativní paliva nachází na veřejném nebo soukromém pozemku, zda ohledně přístupu na toto místo či do těchto prostor platí nějaká omezení nebo podmínky, a bez ohledu na podmínky platné pro používání dané infrastruktury pro alternativní paliva;

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 49

Znění navržené Komisí

49) „výdejním stojanem“ čerpací zařízení pro poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného alternativního paliva prostřednictvím pevného nebo mobilního zařízení, které je schopno v jeden okamžik čerpat palivo pouze do jednoho vozidla;

Pozměňovací návrh

49) „výdejním stojanem“ čerpací zařízení pro poskytování jakéhokoli kapalného nebo plynného alternativního paliva prostřednictvím pevného nebo mobilního zařízení, které je schopno v jeden okamžik čerpat palivo pouze do jednoho vozidla, **plavidla nebo letadla**;

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 54 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

54a) „společenstvím pro obnovitelné zdroje“ subjekt vymezený v čl. 2 bodu 16 směrnice (EU) 2018/2001;

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 57

Znění navržené Komisí

57) „lodí u nábřeží“ loď **vyvázaná u nábřeží podle definice v čl. 3 písm. n) nařízení (EU) 2015/757;**

Pozměňovací návrh

57) „lodí **vyvázanou** u nábřeží“ loď, **která je bezpečně uvázána nebo zakotvena v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu v průběhu nakládky, vykládky nebo postoje, včetně doby, kdy se nakládka nebo vykládka neprovádí;**

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 58

Znění navržené Komisí

58) „dodávkami elektřiny z pevniny“ poskytování elektřiny z pevniny prostřednictvím normalizovaného rozhraní námořním lodím nebo plavidlům vnitrozemské plavby u nábřeží;

Pozměňovací návrh

58) „dodávkami elektřiny z pevniny“ poskytování **služby sestávající z více prvků včetně poskytování** elektřiny z pevniny prostřednictvím normalizovaného rozhraní námořním lodím nebo plavidlům vnitrozemské plavby u nábřeží **prostřednictvím pevné, plovoucí nebo mobilní instalace, včetně instalace s odnímatelnými bateriemi;**

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 59

Znění navržené Komisí

59) „inteligentním dobíjením“ operace dobíjení, při níž je množství elektřiny přiváděné do baterie v reálném čase regulováno na základě informací získaných prostřednictvím elektronické **komunikace;**

Pozměňovací návrh

59) „inteligentním dobíjením“ operace dobíjení, při níž je množství elektřiny přiváděné do baterie v reálném čase regulováno na základě informací získaných prostřednictvím **standardizovaného protokolu o elektronické komunikaci; inteligentní dobíjení lze realizovat při běžných rychlostech dobíjení i při rychlém**

dobíjení prostřednictvím reakce na dynamické cenové signály nebo optimalizace toku energie;

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1 – bod 59 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

59a) „solárním elektrickým vozidlem“ motorové vozidlo s pohonem zahrnujícím alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jakožto měnič energie s elektricky dobíjeným systémem ukládání energie, který je možno dobíjet externě, a vybavené fotovoltaickými panely zabudovanými do vozidla;

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 1 -odrážka 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

– byly veřejně přístupné dobíjecí stanice pro lehká vozidla zaváděny úměrně k využívání lehkých elektrických vozidel;

– byly veřejně přístupné dobíjecí stanice pro lehká vozidla zaváděny úměrně k využívání lehkých elektrických **vozidel, včetně osobních automobilů a lehkých užitkových** vozidel;

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 1 -odrážka 1 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

– **alespoň jedna dobíjecí stanice v dobíjecím parku v městských oblastech a podél hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T byla určena pro lehká užitková vozidla s přívěsem, s přihlédnutím k jejich**

zvláštním požadavkům týkajícím se množství nákladového prostoru využívaného těmito vozidly;

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 1 -odrážka 2 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

– *dostatečný počet veřejně přístupných dobíjecích stanic pro lehká vozidla umožňuje inteligentní a obousměrné nabíjení.*

Pozměňovací návrh 85

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 1 -odrážka 2 b (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

– *při rozvoji sítě byly zohledněny a upřednostněny oblasti s vysokou hustotou obyvatelstva a regionálním využíváním lehkých užitkových elektrických vozidel a vyšší cíle.*

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) na každé bateriové elektrické lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 1 kW a

a) na každé bateriové elektrické lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 1 kW, *pokud je podíl elektrických vozidel členského státu na celkovém plánovaném vozovém parku vyšší než 10 %;* a

na každé bateriové elektrické lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 1,5 kW, pokud je podíl elektrických vozidel členského státu na celkovém plánovaném vozovém parku vyšší než 7,5 % a nižší než 10 %; a

na každé bateriové elektrické lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 2 kW, pokud je podíl elektrických vozidel členského státu na celkovém plánovaném vozovém parku vyšší než 5 % a nižší než 7,5 %; a

na každé bateriové elektrické lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 2,5 kW, pokud je podíl elektrických vozidel členského státu na celkovém plánovaném vozovém parku vyšší než 2,5 % a nižší než 5 %; a

na každé bateriové elektrické lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně 3 kW, pokud je podíl elektrických vozidel členského státu na celkovém plánovaném vozovém parku nižší než 2,5 %;

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) na každé plug-in hybridní lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně **0,66** kW.

Pozměňovací návrh

b) na každé plug-in hybridní lehké vozidlo registrované na jejich území je prostřednictvím veřejně přístupných dobíjecích stanic poskytován celkový výstupní výkon nejméně **2** kW.

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) Aniž jsou dotčena písmena a) a c) tohoto odstavce, členské státy zajistí na vnitrostátní úrovni zavedení minimálního množství dobíjecí infrastruktury, které je dostatečné pro:

– 2 % elektromobilů v celkovém plánovaném vozovém parku do 31. prosince 2025,

– 5 % elektromobilů v celkovém plánovaném vozovém parku do 31. prosince 2027,

– 10 % elektromobilů v celkovém plánovaném vozovém parku do 31. prosince 2030.

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – písm. a – návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) podél hlavní sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká vozidla, které splňují následující požadavky:

a) podél hlavní **a globální** sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká vozidla, které splňují následující požadavky:

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – písm. a – písm. i

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

i) do 31. prosince 2025 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon

i) do 31. prosince 2025 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon

nejméně **300 kW** a zahrnovat alespoň **jednu** dobíjecí **stanici** s individuálním výstupním výkonem nejméně **150 kW**;

nejméně **600 kW** a zahrnovat alespoň **dvě** dobíjecí **stanice** s individuálním výstupním výkonem nejméně **300 kW**;

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – písm. a – písm. ii

Znění navržené Komisí

ii) do 31. prosince 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně **600 kW** a zahrnovat alespoň **dvě** dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně **150 kW**;

Pozměňovací návrh

ii) do 31. prosince 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně **1200 kW** a zahrnovat alespoň **čtyři** dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně **300 kW**;

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – písm. b – návěti

Znění navržené Komisí

b) *podél globální sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká vozidla, které splňují následující požadavky:*

Pozměňovací návrh

b) *podle klastrů jsou rozmístěny veřejně přístupné dobíjecí parky určené pro lehká vozidla splňující požadavky bodu 2 písm. a) podbodu i) a ii):*

Pozměňovací návrh 93

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – písm. b – písm. i

Znění navržené Komisí

i) *do 31. prosince 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 300 kW a zahrnovat alespoň jednu dobíjecí stanici s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;*

Pozměňovací návrh

i) *v okruhu 5 km v městských oblastech;*

Pozměňovací návrh 94

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – písm. b – písm. ii

Znění navržené Komisí

ii) **do 31. prosince 2035 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 600 kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW.**

Pozměňovací návrh

ii) **u stávající silnice v okruhu 60 km v řídce osídlených oblastech.**

Pozměňovací návrh 95

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 2 – pododstavec 1 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Členské státy mohou do cíle pro klastr započítat dobíjecí parky podle odstavců 3a, 3c, a 3e tohoto článku.

Pozměňovací návrh 96

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Členské státy zajistí, aby komerční budovy s veřejnými parkovacími zařízeními splňovaly příslušné požadavky [směrnice o energetické náročnosti budov].

Pozměňovací návrh 97

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Členské státy zajistí, aby na

veřejně přístupných parkovacích místech, která se obvykle používají k dlouhodobému parkování, bylo do roku 2030 alespoň z poloviny možné inteligentní a obousměrné nabíjení.

Pozměňovací návrh 98

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 3 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3c. Pokud dobíjecí park slouží lehkým i těžkým vozidlům, považují se dobíjecí park a dobíjecí stanice v něm za veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturu jak pro lehká, tak pro těžká silniční vozidla za předpokladu, že celková instalovaná kapacita a typ dobíjení odpovídají požadavkům pro lehká i těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 99

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. a – větě

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) podél hlavní sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, které splňují následující požadavky:

a) podél hlavní sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 60 km *s ohledem na místní podmínky* zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, které splňují následující požadavky:

Pozměňovací návrh 100

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. a – písm. i

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

i) *do 31. prosince* 2025 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon

i) *nejpozději od 1. července* 2025 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní

nejméně **1400** kW a zahrnovat alespoň **jednu** dobíjecí **stanici** s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;

výkon nejméně **5 000** kW a zahrnovat alespoň **čtyři** dobíjecí **stanice** s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW a nejméně **čtyři** dobíjecí **stanice** s individuálním výstupním výkonem nejméně 800 kW;

Pozměňovací návrh 101

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. a – písm. ii

Znění navržené Komisí

ii) **do 31. prosince** 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně **3500** kW a zahrnovat alespoň **dvě** dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně **350** kW;

Pozměňovací návrh

ii) **nejpozději od 1. července** 2030 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně **6500** kW a zahrnovat alespoň **čtyři** dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně **1200** kW;

Pozměňovací návrh 102

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. b – návěti

Znění navržené Komisí

b) podél globální sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 100 km zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, které splňují následující požadavky:

Pozměňovací návrh

b) podél globální sítě TEN-T byly v každém směru jízdy v maximální vzájemné vzdálenosti 100 km **s ohledem na místní podmínky** zavedeny veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká vozidla, které splňují následující požadavky:

Pozměňovací návrh 103

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. b – písm. i

Znění navržené Komisí

i) **do 31. prosince 2030** musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 1400 kW a zahrnovat alespoň

Pozměňovací návrh

i) **nejpozději od 1. července 2027** musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 1400 kW a zahrnovat

jednu dobíjecí *stanici* s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;

alespoň *dvě* dobíjecí *stanice* s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW;

Pozměňovací návrh 104

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. b – písm. ii

Znění navržené Komisí

ii) **do 31. prosince 2035** musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně **3500** kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně **350** kW;

Pozměňovací návrh

ii) **nejpozději od 1. července 2030** musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně **3000** kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně **800** kW;

Pozměňovací návrh 105

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. b – písm. ii a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ii a) nejpozději od 1. července 2035 musí každý dobíjecí park nabízet výstupní výkon nejméně 5000 kW a zahrnovat alespoň dvě dobíjecí stanice s individuálním výstupním výkonem nejméně 1200 kW;

Pozměňovací návrh 106

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) do 31. prosince **2030 byla** na každé bezpečné a chráněné parkovací ploše **nainstalována** alespoň **jedna** dobíjecí stanice pro těžká vozidla s výstupním výkonem nejméně 100 kW;

c) do 31. prosince **2025 byly** na každé bezpečné a chráněné parkovací ploše **nainstalovány** alespoň **dvě** dobíjecí stanice pro těžká vozidla s výstupním výkonem nejméně 100 kW, **umožňující inteligentní a obousměrné nabíjení;**

Pozměňovací návrh 107

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) do 31. prosince 2030 byly na každé bezpečné a chráněné parkovací ploše nainstalovány alespoň čtyři dobíjecí stanice pro těžká vozidla s výstupním výkonem nejméně 100 kW, umožňující inteligentní a obousměrné nabíjení;

Pozměňovací návrh 108

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

d) do 31. prosince 2025 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně **600 kW**, poskytovaný dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně **150 kW**;

d) do 31. prosince 2025 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně **1 200 kW**, poskytovaný dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně **300 kW**;

Pozměňovací návrh 109

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. e

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

e) do **31. prosince** 2030 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně **1200 kW**, poskytovaný dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW;

e) do **1. července** 2030 byly v každém městském uzlu zavedeny veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká vozidla poskytující celkový výstupní výkon nejméně **2400 kW**, poskytovaný dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW, **a nainstalovány alespoň dvě dobíjecí stanice poskytující individuální výstupní výkon nejméně 350**

kW.

Pozměňovací návrh 110

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) do 31. prosince 2025 bylo v každém logistickém centru zavedeno nejméně 20 % dobíjecích stanic, veřejně přístupných dobíjecích bodů určených pro těžká vozidla s individuálním výstupním výkonem nejméně 350 kW, a do 31. prosince 2030 nejméně 40 % dobíjecích stanic.

Pozměňovací návrh 111

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 20 měnící toto nařízení zvýšením individuálního výstupního výkonu uvedeného v tomto článku na nejméně 800 kW, pokud budou v příloze II odpovídajícím způsobem doplněny společné technické specifikace.

Pozměňovací návrh 112

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené

2. Sousední členské státy přijmou nezbytná opatření a zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T nebyly překročeny

v písmenech a) a b).

maximální vzdálenosti uvedené v písmenech a) a b).

Pozměňovací návrh 113

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Pokud dobíjecí stanice pro těžkou dopravu obsluhuje oba směry jízdy, na silnicích s nízkou hustotou provozu, má se za to, že splňuje požadavky tohoto článku pro oba směry za předpokladu, že celková instalovaná kapacita a počet dobíjecích bodů jsou v souladu s požadavky pro jeden směr jízdy.

Pozměňovací návrh 114

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – pododstavec 1 - návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Provozovatelé dobíjecích bodů umožní na veřejně přístupných dobíjecích bodech, které provozují, koncovým uživatelům jednorázově dobíjet elektrická vozidla za použití platebního prostředku, který je v Unii široce využíván. Za tímto účelem:

2. Provozovatelé dobíjecích bodů umožní na veřejně přístupných dobíjecích bodech, které provozují **a které budou zřízeny od data uvedeného v článku 24**, koncovým uživatelům jednorázově dobíjet elektrická vozidla za použití platebního prostředku, který je v Unii široce využíván. Za tímto účelem **budou přijímat elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby, alespoň prostřednictvím platebních karet, aniž by bylo dotčeno zahrnutí dalších platebních možností;**

Pozměňovací návrh 115

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – písm. a

a) provozovatelé dobíjecích bodů na veřejně přístupných dobíjecích stanicích s výstupním výkonem nižším než 50 kW zavedených ode dne uvedeného v článku 24 přijímají elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby, včetně alespoň jedné z těchto možností:

vypouští se

- i) čteček platebních karet;**
- ii) zařízení s bezkontaktní funkcí, která jsou alespoň schopna číst platební karty;**
- iii) zařízení využívajících internetové připojení, u nichž lze pro platební transakci konkrétně generovat a používat například QR kód;**

Pozměňovací návrh 116

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – písm. b

b) provozovatelé dobíjecích bodů na veřejně přístupných dobíjecích stanicích s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším zavedených ode dne uvedeného v článku 24 přijímají elektronické platby prostřednictvím terminálů a zařízení používaných pro platební služby, včetně alespoň jedné z těchto možností:

vypouští se

- i) čteček platebních karet;**
- ii) zařízení s bezkontaktní funkcí, která jsou alespoň schopna číst platební karty.**

Pozměňovací návrh 117

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – pododstavec 2

Od 1. ledna 2027 provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí stanice s výstupním výkonem 50 kW nebo vyšším splňovaly požadavek uvedený v písmenu b).

vypouští se

Pozměňovací návrh 118

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 2 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Požadavky uvedené v *písmenech a) a b)* se nevztahují na veřejně přístupné dobíjecí body, které za službu dobíjení nevyžadují platbu.

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

Pozměňovací návrh 119

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. ***Ceny*** účtované provozovateli veřejně přístupných dobíjecích bodů musí být přiměřené, snadno a jasně srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb mobility. Tam, kde je to relevantní, může být úroveň cen diferencována pouze přiměřeným způsobem na základě objektivního odůvodnění.

4. ***Provozovatelé veřejně dostupných dobíjecích bodů zajistí, aby každý poskytovatel služeb mobility měl nediskriminační přístup k dobíjecím stanicím, které provozují. Ceny*** účtované provozovateli veřejně přístupných dobíjecích bodů musí být přiměřené, snadno a jasně srovnatelné, transparentní a nediskriminační ***a musí být založeny pouze na elektřině přijímané vozidlem, přičemž lze uplatnit blokační sankci.*** Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb

mobility. Tam, kde je to relevantní, **například pokud jsou dobíjecí stanice provozovány společnostmi pro obnovitelné zdroje energie**, může být úroveň cen diferencována pouze **transparentním a přiměřeným způsobem** na základě objektivního odůvodnění. **Členské státy přijmou nezbytná opatření s cílem poskytnout odpovídající regulační rámec podporující investice a volnou soutěž v zájmu efektivity a zavádění dobíjecích bodů.**

Pozměňovací návrh 120

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Členské státy zmocní vnitrostátní regulační orgány k přijetí opatření, která zajistí, aby nedocházelo k cenovému vydírání, mimo jiné na základě vzdálenosti k nejbližšímu dobíjecímu bodu, úrovně nabití baterie, značky vozidla nebo účasti ve smluvním platebním systému. Vnitrostátní regulační orgány sledují tvorbu cen a postupy výrobců vozidel a provozovatelů dobíjecích stanic, zvažují vhodná opatření k zajištění hospodářské soutěže a ochrany spotřebitele a rovněž pravidelně podávají zprávy Komisi.

Pozměňovací návrh 121

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 5 – návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5. Provozovatelé dobíjecích bodů jasně uvedou cenu za jednorázovou službu a všechny její složky na všech jimi provozovaných veřejně přístupných

5. Provozovatelé dobíjecích bodů jasně uvedou cenu za jednorázovou službu a všechny její složky na všech jimi provozovaných veřejně přístupných

dobíjecích stanicích, tak aby byly koncovým uživatelům známy ještě před zahájením procesu dobíjení. ***Jasně uvedeny musí být alespoň tyto složky ceny, je-li to u dané dobíjecí stanice relevantní:***

dobíjecích stanicích, tak aby byly koncovým uživatelům známy ještě před zahájením procesu dobíjení.

Pozměňovací návrh 122

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5 – odrážka 1

Znění navržené Komisí

– *cena za dobití,*

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 123

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5 – odrážka 2

Znění navržené Komisí

– *cena za minutu,*

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 124

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Kromě cen za nabíjení ad hoc by měly být také uvedeny ceny za kWh při dobíjení na základě smlouvy. Transparentně a odděleně by měly být uvedeny další složky ceny, jejichž účelem je usměrňovat chování při parkování nebo nabíjení.

Pozměňovací návrh 125

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 5 b (nový)

5b. Od data uvedeného v článku 24 provozovatelé dobíjecích stanic, kteří splňují požadavky tohoto nařízení, jasně uvedou, že stanice je součástí evropské sítě alternativní infrastruktury, a to i online. Komisi je svěřena pravomoc přijmout akt v přenesené pravomoci podle článku 20, který stanoví konkrétní vlastnosti tohoto harmonizovaného displeje pomocí ukazatelů a symbolů zahrnujících alespoň znak a označení EU a také název tohoto nařízení a informaci v případě, že dobíjecí bod byl přímo nebo nepřímo podpořen finančními prostředky Unie, a také další příslušné informace v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060^{1a} a dalšími konkrétními finančními nástroji EU.

1a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060 ze dne 24. června 2021 o společných ustanoveních pro Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond plus, Fond soudržnosti, Fond pro spravedlivou transformaci a Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond a o finančních pravidlech pro tyto fondy a pro Azylový, migrační a integrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a vízové politiky.

Pozměňovací návrh 126

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Ceny, které poskytovatelé služeb mobility účtují koncovým uživatelům, musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Poskytovatelé služeb

Pozměňovací návrh

6. Ceny, které poskytovatelé služeb mobility účtují koncovým uživatelům, musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Poskytovatelé služeb

mobility zpřístupní koncovým uživatelům před zahájením procesu dobíjení veškeré příslušné informace o cenách týkající se konkrétně jejich zamýšleného procesu dobíjení, a to prostřednictvím volně dostupných a široce podporovaných elektronických prostředků, s jasným rozlišením cenových složek účtovaných provozovatelem dobíjecího bodu, příslušných nákladů na e-roaming a dalších poplatků účtovaných poskytovatelem služeb mobility. Tyto poplatky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. **Za přeshraniční e-roaming se neuplatňují žádné poplatky navíc.**

mobility zpřístupní koncovým uživatelům před zahájením procesu dobíjení veškeré příslušné informace o cenách týkající se konkrétně jejich zamýšleného procesu dobíjení, a to prostřednictvím volně dostupných a široce podporovaných elektronických prostředků, s jasným rozlišením cenových složek účtovaných provozovatelem dobíjecího bodu, příslušných nákladů na e-roaming a dalších poplatků účtovaných poskytovatelem služeb mobility. Tyto poplatky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. **Neuplatňují se žádné poplatky navíc, např. za služby kalibrace, ztrátu účinnosti nebo přeshraniční e-roaming.**

Pozměňovací návrh 127

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby od data uvedeného v článku 24 byly všechny jimi provozované veřejně přístupné dobíjecí body digitálně propojené.

Pozměňovací návrh

7. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby od data uvedeného v článku 24 byly všechny jimi provozované **nově postavené nebo renovované** veřejně přístupné dobíjecí body digitálně propojené, **aby byla na síti veřejně přístupná informace o jejich umístění a stavu a aby zahrnovaly funkci e-roaming.** **Všechny stávající dobíjecí stanice musí tento požadavek splnit do 1. ledna 2025.**

Pozměňovací návrh 128

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby od data uvedeného v článku 24 všechny jimi provozované veřejně přístupné běžné dobíjecí body umožňovaly

Pozměňovací návrh

8. Provozovatelé dobíjecích bodů zajistí, aby od data uvedeného v článku 24 všechny jimi provozované nově postavené veřejně přístupné dobíjecí body

inteligentní dobíjení.

umožňovaly inteligentní dobíjení. *Všechny stávající dobíjecí stanice musí tento požadavek splnit do 1. ledna 2025. Jako doplněk k ustanovení čl. 14 odst. 4 musí běžné veřejně přístupné dobíjecí body od data uvedeného v článku 24 umožňovat obousměrné nabíjení.*

Pozměňovací návrh 129

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby na parkovacích plochách a odpočívadlech na silniční síti TEN-T, kde je instalována infrastruktura pro alternativní paliva, bylo zavedeno vhodné značení, aby bylo možné snadno zjistit přesné umístění infrastruktury pro alternativní paliva.

Pozměňovací návrh

9. Od data uvedeného v článku 24 členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby podél silniční sítě TEN-T, kde je instalována infrastruktura pro alternativní paliva, bylo zavedeno vhodné značení, aby bylo možné snadno zjistit přesné umístění infrastruktury pro alternativní paliva. *Toto značení se umístí také v místě, kde je taková infrastruktura pro alternativní paliva instalována.*

Pozměňovací návrh 130

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

11a. Provozovatelé dobíjecích bodů zpřístupní informace, které získají od provozovatelů přenosových soustav, dodavatelů elektřiny nebo prostřednictvím vlastní výroby elektřiny, o podílu elektřiny z obnovitelných zdrojů a o obsahu emisí skleníkových plynů v elektřině dodávané do jimi provozovaných dobíjecích bodů, a to v souladu s ustanoveními přílohy I směrnice 2019/944.

Tyto informace musí být koncovým uživatelům zpřístupněny digitálně, a to i prostřednictvím palubních počítačů a

aplikací nebo na dobíjecím bodu, a všem zúčastněným stranám v souladu s ustanoveními článku 18 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 131

Návrh nařízení

Čl. 5 – odst. 11 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

11b. *Provozovatelé zajistí, aby jimi provozované dobíjecí body byly po celou dobu jejich komerčního využívání v dobrém technickém stavu, aby požadavky stanovené v odstavcích 2 až 5 byly vždy k dispozici koncovým uživatelům a aby byly k dispozici údaje v souladu s článkem 18 tohoto nařízení.*

Pozměňovací návrh 132

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zajistí, aby byl na jejich území do 31. prosince **2030** zřízen minimální počet veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic.

1. Členské státy zajistí, aby byl na jejich území do 31. prosince **2027** zřízen minimální počet veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic.

Pozměňovací návrh 133

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby byly do 31. prosince **2030** podél hlavní sítě TEN-T *a globální sítě TEN-T* v maximální vzájemné vzdálenosti 150 km nainstalovány veřejně přístupné vodíkové čerpací stanice s minimální kapacitou

Za tímto účelem členské státy zajistí, aby byly do 31. prosince **2027** podél hlavní sítě TEN-T v maximální vzájemné vzdálenosti 150 km nainstalovány veřejně přístupné vodíkové čerpací stanice s minimální kapacitou 2 t/den vybavené plničkou s

2 t/den vybavené plničkou s tlakem nejméně 700 barů. Kapalný vodík musí být k dispozici na veřejně přístupných čerpacích stanicích v maximální vzájemné vzdálenosti **450** km.

tlakem nejméně 700 barů. Kapalný vodík musí být k dispozici na veřejně přístupných čerpacích stanicích v maximální vzájemné vzdálenosti **350** km.

Pozměňovací návrh 134

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Členské státy dále zajistí, aby do 31. prosince **2030** byla v každém městském uzlu uvedena do provozu alespoň jedna veřejně přístupná vodíková čerpací stanice. U těchto čerpacích stanic se provede analýza nejlepšího umístění, při níž se zvaží zejména jejich rozmístění v multimodálních uzlech, kde by mohly být zásobovány i jiné druhy dopravy.

Pozměňovací návrh

Členské státy dále zajistí, aby do 31. prosince **2027** byla v každém městském uzlu uvedena do provozu alespoň jedna veřejně přístupná vodíková čerpací stanice. U těchto čerpacích stanic se provede analýza nejlepšího umístění, při níž se zvaží zejména jejich rozmístění v multimodálních uzlech, kde by mohly být zásobovány i jiné druhy dopravy.

Pozměňovací návrh 135

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Sousední členské státy zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní **sítě TEN-T a globální** sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v odst. 1 druhém pododstavci.

Pozměňovací návrh

2. Sousední členské státy **přijmou nezbytná opatření a** zajistí, aby u přeshraničních úseků hlavní sítě TEN-T nebyly překročeny maximální vzdálenosti uvedené v odst. 1 druhém pododstavci. **Komise by měla přijmout nezbytná opatření k zajištění spolupráce se třetími zeměmi, zejména s kandidáty na členství v EU a s těmi třetími zeměmi, v nichž se nacházejí tranzitní koridory spojující členské státy.**

Pozměňovací návrh 136

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatel veřejně přístupné čerpací stanice nebo v případech, kdy provozovatel není vlastníkem, vlastník této stanice na základě jejich vzájemného ujednání zajistí, aby stanice **byla konstruována tak, aby sloužila** lehkým i těžkým vozidlům. Provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic, které se nacházejí v nákladních terminálech, zajistí, aby byl na těchto stanicích k dispozici rovněž kapalný vodík.

Pozměňovací návrh 137

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Ceny účtované provozovateli veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů musí být přiměřené, snadno a jasné srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb mobility. Tam, kde je to relevantní, může být úroveň cen diferencována pouze na základě objektivního odůvodnění.

Pozměňovací návrh 138

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 1 – pododstavec 1 - návěť

Pozměňovací návrh

3. Provozovatel veřejně přístupné čerpací stanice nebo v případech, kdy provozovatel není vlastníkem, vlastník této stanice na základě jejich vzájemného ujednání zajistí, aby stanice **mohla sloužit také** lehkým i těžkým vozidlům. Provozovatelé nebo vlastníci veřejně přístupných vodíkových čerpacích stanic, které se nacházejí v nákladních terminálech, zajistí, aby byl na těchto stanicích k dispozici rovněž kapalný vodík.

Pozměňovací návrh

2. Ceny účtované provozovateli veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů musí být přiměřené, snadno a jasné srovnatelné, transparentní a nediskriminační. Provozovatelé veřejně přístupných vodíkových výdejních stojanů nesmí činit rozdíly mezi cenami účtovanými koncovým uživatelům a cenami účtovanými poskytovatelům služeb mobility ani mezi cenami účtovanými různým poskytovatelům služeb mobility. Tam, kde je to relevantní, může být úroveň cen diferencována **transparentním a přiměřeným způsobem** pouze na základě objektivního odůvodnění.

Znění navržené Komisí

1. Členské státy zajistí, aby byly v námořních přístavech k dispozici minimální dodávky elektřiny z pevniny pro námořní kontejnerové a osobní lodě. Za tímto účelem přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby **do 1. ledna 2030**:

Pozměňovací návrh 139

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) ***námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, v nichž za poslední tři roky zastavilo ročně průměrně více než 50 námořních kontejnerových lodí o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby mohly uspokojit alespoň 90 % poptávky;***

Pozměňovací návrh 140

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – pododstavec 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) ***námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, v nichž za poslední tři roky zastavilo ročně průměrně více než 40 plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby***

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zajistí, aby byly v námořních přístavech k dispozici minimální dodávky elektřiny z pevniny pro námořní kontejnerové a osobní lodě. Za tímto účelem přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby ***přístavní orgány zajistily, aby:***

Pozměňovací návrh

a) ***do 1. ledna 2025 všechny námořní přístavy disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby mohly uspokojit poptávku osobních lodí a námořních kontejnerových lodí o hrubé prostornosti vyšší než 400 rejstříkových tun;***

Pozměňovací návrh

b) ***do 1. ledna 2030 všechny námořní přístavy disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby mohly uspokojit poptávku všech zbývajících typů lodí o hrubé prostornosti vyšší než 400 rejstříkových tun;***

mohly uspokojit alespoň 90 % poptávky;

Pozměňovací návrh 141

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) námořní přístavy hlavní sítě TEN-T a námořní přístavy globální sítě TEN-T, v nichž za poslední tři roky zastavilo ročně průměrně více než 25 osobních lodí jiných než plavidla typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostní osobní plavidla o hrubé prostornosti vyšší než 5 000 rejstříkových tun, disponovaly dostatečným výstupním výkonem, pokud jde o dodávky elektřiny z pevniny, aby mohly uspokojit alespoň 90 % poptávky.

Pozměňovací návrh

c) požadavky na výstupní výkon bylo možné splnit odpovídajícími kapacitami poskytovanými řadou technologií pro pobřežní elektřinu, jako jsou dodávky elektřiny z pevniny, vyměnitelné baterie nebo plovoucí elektrárny;

Pozměňovací návrh 142

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) Členské státy mohou zmocnit přístavní orgány k tomu, aby v souladu s poptávkou neprováděly písmena a) až c) v každém terminálu.

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí

2. Při určování *počtu zastávek v přístavu* se neberou v úvahu tyto zastávky v přístavu:

Pozměňovací návrh

2. Při určování *poptávky* se neberou v úvahu tyto zastávky v přístavu:

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 2 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) několik krátkých zastávek v přístavu za účelem nakládky a vykládky u různých terminálů v témže přístavu, které nepřekročí časový limit uvedený v písmenu a);

Pozměňovací návrh 145

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Pokud se námořní přístav *hlavní sítě TEN-T* nebo *globální sítě TEN-T* nachází na ostrově, který *nedisponuje přímým připojením k elektrické síti, odstavec 1 se nepoužije, dokud zde takové připojení nebude dokončeno nebo dokud zde nebude dostatečná kapacita energie z čistých zdrojů vyrobená na místě.*

3. Pokud se námořní přístav *nachází na ostrově* nebo *v nejvzdálenějším regionu, členské státy zmocní regionální orgány, aby naplánovaly, jak zavést dostatečnou kapacitu sítě a dodatečnou kapacitu energie z obnovitelných zdrojů vyrobenou na místě, aby bylo možné uspokojit poptávku, a to i prostřednictvím integrovaných energetických systémů, skladování a odezvy na straně poptávky. Odchylně může být poptávka po pobřežní elektrině uspokojena elektrickou sítí, pokud jsou náklady neúměrné přínosům, včetně přínosů pro životní prostředí.*

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Členské státy zajistí, aby přístavní orgány poskytovaly ve všech námořních přístavech dostatečný počet dobíjecích stanic odpovídající poptávce po plavidlech

poháněných bateriemi. Do 1. ledna 2025 bude ve všech námořních přístavech instalován alespoň jeden dobíjecí bod s odpovídajícím výstupním výkonem.

Pozměňovací návrh 147

Návrh nařízení Čl. 9 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Členské státy zajistí, aby přístavní orgány mohly využívat finanční prostředky EU a vnitrostátní finanční prostředky na zavedení požadované infrastruktury. Přístavní orgány jsou rovněž způsobilé požádat vnitrostátní regulační orgány o odchylky od směrnice 2019/944, aby mohly prostřednictvím sazby za elektřinu získat zpět investiční náklady, jež si vyžádá nezbytné zajištění dostatečné kapacity sítě a dodatečných připojení, rezervní energie a frekvenční konverze pro přístavy.

Pozměňovací návrh 148

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) do 1. ledna 2030 *bylo* ve všech vnitrozemských přístavech *globální* sítě TEN-T *umístěno* alespoň *jedno zařízení zajišťující dodávky elektřiny z pevniny plavidlům vnitrozemské plavby.*

b) do 1. ledna 2025 *byl* ve vnitrozemských přístavech *hlavní* sítě TEN-T *umístěn* alespoň *jeden dobíjecí bod s dostatečným výstupním výkonem pro plavidla poháněná bateriemi; členské státy zajistí, aby byl v přístavech k dispozici dostatečný počet dobíjecích stanic odpovídající poptávce po plavidlech poháněných bateriemi.*

Pozměňovací návrh 149

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) byla v přístavech dostatečná kapacita sítě a připojení, rezerva elektřiny a frekvenční konverze.

Pozměňovací návrh 150

Návrh nařízení
Čl. 11 – název

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Targets for supply of LNG in maritime ports

Targets for supply of LNG, **hydrogen and ammonia** in maritime ports

Pozměňovací návrh 151

Návrh nařízení
Čl. 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. **Členské** státy zajistí, aby byl do 1. ledna 2025 v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T uvedených v odstavci 2 zřízen přiměřený počet LNG výdejních stojanů **s cílem umožnit provoz námořních lodí po celé hlavní síti TEN-T**. Za účelem zajištění přiměřeného pokrytí hlavní sítě TEN-T členské státy v případě nutnosti spolupracují se sousedními členskými státy.

1. **V souladu se stávajícími právními předpisy členské** státy zajistí, aby byl do 1. ledna 2025 v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T uvedených v odstavci 2 zřízen přiměřený počet LNG výdejních stojanů **pouze v případě poptávky, ledaže by související náklady byly neúměrné přínosům, včetně přínosů pro životní prostředí**. Za účelem zajištění přiměřeného pokrytí hlavní sítě TEN-T členské státy v případě nutnosti spolupracují se sousedními členskými státy.

Pozměňovací návrh 152

Návrh nařízení
Čl. 11 – odst. 1 a (nový)

1a. *Členské státy zajistí, aby byl do 1. ledna 2030 v námořních přístavech hlavní uvedených v odstavci 2 zřízen přiměřený počet výdejních stojanů pro vodík a amoniak s cílem umožnit provoz námořních lodí po celé Unii. Za účelem zajištění přiměřeného pokrytí členské státy v případě nutnosti spolupracují se sousedními členskými státy.*

Pozměňovací návrh 153

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky určí námořní přístavy hlavní sítě TEN-T, které poskytují přístup k LNG výdejním stojanům uvedeným v odstavci 1, přičemž zvaží i skutečné potřeby a vývoj *trhu*.

Pozměňovací návrh

2. Členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky určí námořní přístavy hlavní sítě TEN-T, které poskytují přístup k LNG výdejním stojanům uvedeným v odstavci 1, přičemž zvaží i skutečné potřeby a vývoj *situace, pokud je o čerpání paliva*.

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

2a. *Členské státy ve svých vnitrostátních rámcích politiky určí námořní přístavy, které poskytují přístup k výdejním stojanům s vodíkem a amoniakem uvedeným v odstavci 1, přičemž zvaží i skutečné potřeby a vývoj situace, pokud jde o čerpání paliva.*

Pozměňovací návrh

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí

1. Členské státy zajistí, aby řídicí orgány všech letišť **hlavní a globální sítě TEN-T** zajistily poskytování dodávek elektřiny letadlům stojícím na letišti, a to:

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zajistí, aby řídicí orgány všech letišť zajistily poskytování dodávek elektřiny letadlům stojícím na letišti, a to:

Pozměňovací návrh 156

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Odstavec 1 se nevztahuje na krátkodobá parkovací místa, jako jsou odmrazovací stanoviště, parkovací místa ve vojenských prostorách.

Pozměňovací návrh 157

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Nejpozději **k 1. lednu** 2030 přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby elektřina dodávaná podle odstavce 1 pocházela z elektrické sítě nebo byla vyrobena na místě jako obnovitelná energie.

2. Nejpozději **do 1. ledna** 2030 přijmou členské státy opatření nezbytná k tomu, aby elektřina dodávaná podle odstavce 1 pocházela z elektrické sítě nebo byla vyrobena na místě jako obnovitelná energie.

Pozměňovací návrh 158

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost členské státy zajistí, aby řídicí

orgány všech letišť poskytovaly odpovídající počet elektrických dobíjecích stanic nebo odpovídající množství jiných udržitelných alternativních paliv pro pozemní odbavení a rovněž odpovídající počet elektrických dobíjecích stanic dlouhodobé parkování, jak je požadováno v článku 3, se schopností inteligentního a obousměrného nabíjení, a aby řídicí orgány všech letišť udělily oprávnění k instalaci dalších elektrických dobíjecích stanic pro jiné poskytovatele služeb, například z logistických a doručovacích služeb, a pro půjčovny vozidel, a to i pokud jde o rychlé a superrychlé nabíjení.

Pozměňovací návrh 159

Návrh nařízení
Čl. 12 – odst. 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2b. Nejpozději do 1. ledna 2030 členské státy zajistí, aby řídicí orgány všech letišť zajistily poskytování dodatečných dodávek elektřiny z obnovitelných zdrojů pro všechna pozemní vozidla provozovaná na letišťích nebo jiných udržitelných alternativních paliv.

Pozměňovací návrh 160

Návrh nařízení
Čl. 12 – odst. 2 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2c. Nejpozději do 1. ledna 2030 členské státy zajistí, aby řídicí orgány všech letišť zajistily odpovídající počet elektrických dobíjecích stanic a čerpacích stanic pro služby podle odstavce 2b tohoto článku.

Pozměňovací návrh 161

Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 2 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2d. Nachází-li se letiště na ostrově nebo v nejvzdálenějším regionu, kde neexistuje potenciál pro dostatečnou místně vyrobenou kapacitu z obnovitelných zdrojů energie, již by doplňovaly mimo jiné služby skladování a odezvy na straně poptávky, a není připojeno k elektrické síti, odstavec 1 se nepoužije, dokud nebude dokončeno elektrické připojení, ledaže jsou náklady neúměrné přínosům, včetně přínosů pro životní prostředí, a v takovém případě se povinnost neuplatní.

Pozměňovací návrh 162

Návrh nařízení Článek 12 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 12a

Cíle pro infrastrukturu železničních tratí

- 1. Členské státy zajistí dostatečnou infrastrukturu, která umožní plnou elektrifikaci železničních tratí v celé Unii v souladu s cíli [článku 5 nařízení o TEN-T].*
- 2. Pokud není elektrifikace železničních tratí možná, členské státy zajistí dostatečnou infrastrukturu, která na neelektrifikovaných tratích umožní používání alternativních pohonných systémů, např. vodíku.*
- 3. Členské státy zajistí, aby při rozhodování o nezbytné infrastruktuře, která má být zavedena podle odstavce 2, byla plně zohledněna zásada „energetická*

účinnost v první řadě“.

4. Odstavec 1 se nepoužije na izolované sítě.

Pozměňovací návrh 163

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

1. Do 1. ledna 2024 každý členský stát ***společně s regionálními, vnitrostátními a místními orgány*** vypracuje a zašle Komisi návrh vnitrostátního rámce politiky pro rozvoj trhu v oblasti alternativních paliv v odvětví dopravy a pro zavádění příslušné infrastruktury ***s cílem zajistit, aby technologie, které jsou nezbytné pro dosažení klimatické neutrality, byly technologicky neutrální. Vnitrostátní rámec politiky je založen na podrobných podílech trhu a dopravy, zejména pro tranzitní dopravu a sledování údajů, a zahrnuje podrobné prognózy vývoje trhu.***

Pozměňovací návrh 164

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) posouzení současného stavu a budoucího vývoje trhu, pokud jde o alternativní paliva ***v odvětví dopravy, a rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva***, při zohlednění intermodálního přístupu k infrastruktuře pro alternativní paliva a případně přeshraniční kontinuity;

Pozměňovací návrh

a) posouzení současného stavu a budoucího vývoje trhu, pokud jde o ***infrastrukturu pro*** alternativní paliva, ***zejména pro těžká vozidla, letectví a námořní dopravu, a studii proveditelnosti týkající se zavádění příslušné infrastruktury***, při zohlednění intermodálního přístupu k infrastruktuře pro alternativní paliva a případně přeshraniční kontinuity ***a mobility a dostupnosti v nejvzdálenějších regionech, včetně spojení s pevninou;***

Pozměňovací návrh 165

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) ve všech relevantních politických a investičních rozhodnutích a při plánování uplatňování zásady nákladové efektivity a zásady „energetická účinnost v první řadě“ v souladu s čl. 3 odst. 1 písm. b) směrnice 2012/27/EU; členské státy zohlední zejména zefektivnění, kterého lze dosáhnout mimo jiné změnou paliva, přičemž přihlédnou k energetické účinnosti různých technologií od získání zdroje až po jeho použití ve vozidle (well-to-wheel), přechodem na jiný druh dopravy, větším využíváním veřejné dopravy, rozšiřováním sdílené mobility, optimálním umístěním infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva a jejím optimálním využíváním;

Pozměňovací návrh 166

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) vnitrostátní obecné a specifické cíle podle článků 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 a 12, pro něž jsou v tomto nařízení stanoveny povinné vnitrostátní cíle;

b) vnitrostátní obecné a specifické cíle podle článků 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 a 12a, pro něž jsou v tomto nařízení stanoveny povinné vnitrostátní cíle;

Pozměňovací návrh 167

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

d) politiky a opatření nezbytné

d) politiky a opatření nezbytné k

k tomu, aby bylo dosaženo povinných obecných a specifických cílů uvedených v písmenech b) a c) tohoto odstavce;

tomu, aby bylo dosaženo povinných obecných a specifických cílů uvedených v písmenech b) a c) tohoto odstavce, ***spolu s posouzením potřebných investic***;

Pozměňovací návrh 168

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ga) vnitrostátní cíle a opatření na podporu infrastruktury pro alternativní paliva: v městských oblastech pro mobilitu lehkých vozidel, pro něž jsou závazné cíle stanoveny v článku 4 tohoto nařízení, a pro mobilitu lehkých a těžkých vozidel, pro něž nejsou v tomto nařízení stanoveny žádné povinné cíle, zejména pokud jde o veřejně přístupné dobíjecí stanice, např. stanice nainstalované na parkovacích a komerčních plochách;

Pozměňovací návrh 169

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. h

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

h) opatření na podporu dostatečného počtu veřejně přístupných vysoce výkonných dobíjecích bodů;

h) opatření na podporu dostatečného počtu veřejně přístupných vysoce výkonných dobíjecích bodů ***pro mobilitu lehkých i těžkých vozidel, která zajistí odpovídající pokrytí v hustě obydlených oblastech;***

Pozměňovací návrh 170

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. i

Znění navržené Komisí

i) opatření nezbytná k zajištění toho, aby zavádění a provoz dobíjecích bodů, včetně zeměpisného rozložení obousměrných dobíjecích bodů, **přispívaly** k flexibilitě energetického systému a k pronikání elektřiny z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy;

Pozměňovací návrh

i) opatření nezbytná k zajištění toho, aby zavádění a provoz dobíjecích bodů, včetně zeměpisného rozložení **inteligentních a** obousměrných dobíjecích bodů, **umožňovalo elektrickým vozidlům přispívat** k flexibilitě energetického systému a k pronikání elektřiny z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy, **a to s přihlédnutím ke všem typům veřejných či soukromých dobíjecích bodů na základě posouzení podle čl. 14 odst. 3;**

Pozměňovací návrh 171

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ia) posouzení současného stavu a budoucího rozvoje kapacity sítě a opatření ke zlepšení odolnosti sítě, včetně finančního plánu;

Pozměňovací návrh 172

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. j a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ja) opatření, která zajistí, aby rozšiřování veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů i možnosti dopravy s pohonem na alternativní paliva, zejména veřejná doprava, byly cenově přijatelné a přístupné pro všechny uživatele;

Pozměňovací návrh 173

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. k

Znění navržené Komisí

k) opatření k odstranění možných překážek, pokud jde o plánování, povolování a pořizování infrastruktury pro alternativní paliva;

Pozměňovací návrh

k) opatření k odstranění možných překážek, pokud jde o plánování, povolování a pořizování infrastruktury pro alternativní paliva, **a k omezení prodlevy mezi první žádostí a skutečným zavedením infrastruktury na nejvýše 6 měsíců, přičemž je třeba řádně konzultovat se zúčastněnými stranami a dodržovat postupy pro posuzování vlivů na životní prostředí; je-li to možné, postup žádosti musí být plně digitalizován;**

Pozměňovací návrh 174

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. k a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ka) opatření k zajištění toho, aby veřejně přístupná infrastruktura pro alternativní paliva, která je dostupná na vnitrostátní úrovni, zohledňovala v místní oblasti úroveň NUTS 3 v souladu s nejnovější klasifikací NUTS hustotu obyvatelstva a počet registrací vozidel poháněných alternativními palivy uvedenými v článku 2;

Pozměňovací návrh 175

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. k b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

kb) opatření, která zajistí, že malé a střední podniky budou moci plně využívat rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva ve své trojí roli – jako výrobci, provozovatelé a uživatelé;

Pozměňovací návrh 176

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. k c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

kc) opatření na podporu komunit obnovitelné energie při zavádění dobíjecích bodů, zejména v řídce osídlených oblastech;

Pozměňovací návrh 177

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. l

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

l) plán zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na letištích s výjimkou dodávek elektřiny letadlům stojícím na letišti, zejména pro vodík a elektrické dobíjení letadel;

l) plán zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na letištích s výjimkou dodávek elektřiny letadlům stojícím na letišti, zejména pro vodík, **jiná udržitelná obnovitelná paliva** a elektrické dobíjení letadel;

Pozměňovací návrh 178

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. n

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

n) plán zavádění infrastruktury v námořních přístavech pro alternativní paliva jiná než LNG a dodávky elektřiny z pevniny pro námořní lodě, a to zejména pro vodík, **amoniak** a elektřinu;

n) plán zavádění infrastruktury v námořních přístavech pro alternativní paliva jiná než LNG a dodávky elektřiny z pevniny pro námořní lodě, a to zejména pro vodík, **paliva odvozená od vodíku** a elektřinu;

Pozměňovací návrh 179

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. p a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

pa) mapování vhodných míst pro rozvoj kapacit pro obnovitelné zdroje v lokalitách s dostatečnou kapacitou sítě a modelování budoucí poptávky po dobíjení; tyto informace se zpřístupní veřejnosti.

Pozměňovací návrh 180

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – subparagraph2– písm. p b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

pb) opatření na zajištění připojení k síti a energetické kapacity zohledňují počet dobíjecích parků, které lze v budoucnu očekávat v souvislosti s rostoucím vozovým parkem elektromobilů.

Pozměňovací návrh 181

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. p c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

pc) opatření a investice na podporu zavádění kapacity pro výrobu elektřiny obecně a zejména pro výrobu elektřiny z obnovitelných zdrojů za účelem dodávek elektřiny do dobíjecích stanic, opatření na výrobu vodíku a paliv odvozených od vodíku pro čerpací stanice a kapacity pro výrobu elektřiny na letištích a v přístavech, zejména na ostrovech;

Pozměňovací návrh 182

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. p d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

pd) komplexní investiční a finanční plán, který stanoví investice nezbytné k dosažení cílů stanovených ve vnitrostátním rámci politiky a který zahrnuje rovněž související infrastruktury;

Pozměňovací návrh 183

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 – písm. p e (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

pe) plán pro zavádění připojení k síti a pro kapacitu sítě, včetně elektřiny vyráběné na pevnině v námořních přístavech.

Pozměňovací návrh 184

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1 – pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Aniž je dotčen odstavec 1, členské státy předloží ve lhůtě stanovené v odstavci 1 předběžné vnitrostátní rámce politiky s cílem zajistit hladký a rychlý rozvoj a zavádění infrastruktury. Pokud se členský stát rozhodne předložit předběžný vnitrostátní rámec politiky, Komise jej posoudí a vydá doporučení do šesti měsíců po jeho předložení.

Pozměňovací návrh 185

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních rámcích politiky byly zohledněny potřeby různých druhů dopravy provozovaných na jejich území, včetně těch, pro něž jsou dostupné omezené alternativy fosilních paliv.

Pozměňovací návrh 186

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Členské státy zajistí, aby ve vnitrostátních rámcích politiky byly zohledněny **regionální rozdíly a** potřeby různých druhů dopravy provozovaných na jejich území, včetně těch, pro něž jsou dostupné omezené alternativy fosilních paliv.

Pozměňovací návrh

2a. Členské státy v zájmu podpory elektrifikace mobility povzbuzují investice do kapacity a do používání inteligentních prvků v distribučních sítích a zároveň podporují integraci soustav a energie z obnovitelných zdrojů a energetickou účinnost. V zájmu podpory investic do dobíjecí a síťové infrastruktury vypracují členské státy investiční programy v konzultaci se všemi zúčastněnými stranami, příslušnými provozovateli distribučních soustav a regulačním orgánem, kteří zváží, kde je zlepšení kapacity sítě s ohledem na vybudovanou dobíjecí infrastrukturu nejnutnější a jak lze tento rozvoj začlenit do sítě tak, aby umožnil současně dosáhnout cíle stanovené pro energetickou účinnosti v první řadě, integraci energetického systému, inteligenci, flexibilitu, větší využívání energie z obnovitelných zdrojů a energetickou bezpečnost.

Pozměňovací návrh 187

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní rámce politiky **v příslušných případech** zohledňovaly **zájmy regionálních a místních orgánů**, zejména pokud jde o dobíjecí a čerpací infrastrukturu pro veřejnou dopravu, jakož i zájmy dotčených zúčastněných stran.

Pozměňovací návrh 188

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní rámce politiky zohledňovaly **vnitrostátní, regionální a místní zájmy**, zejména pokud jde o dobíjecí a čerpací infrastrukturu pro veřejnou dopravu, jakož i zájmy **všech** dotčených zúčastněných stran.

Pozměňovací návrh

3a. Členské státy ve svém vnitrostátním rámci politiky vyhodnotí, jak provozovatelé dobíjecích bodů provádějí ustanovení článku 5, a podají o tom zprávu. Na základě výsledků hodnocení přijmou vhodná opatření k zajištění toho, aby provozovatelé dobíjecích bodů dodržovali článek 5.

Pozměňovací návrh 189

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Členské státy ve svých rámcích politik zohlední regionální rozdíly a věnují zvláštní pozornost méně rozvinutým regionům (na úrovni NUTS 2), zejména regionům s regionálním HDP (standard kupní síly (PPS) na obyvatele v % EU-27) nižším než 50.

Pozměňovací návrh 190

Návrh nařízení
Čl. 13 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. ***V případě potřeby*** členské státy spolupracují prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky, aby zajistily soudržnost a koordinovanost opatření nezbytných k dosažení cílů tohoto nařízení. Členské státy zejména spolupracují na strategiích pro využívání alternativních paliv a zavádění odpovídající infrastruktury ***ve vodní dopravě***. Komise je členským státům v procesu spolupráce nápomocna.

Pozměňovací návrh

4. Členské státy spolupracují prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky, aby zajistily soudržnost a koordinovanost opatření nezbytných k dosažení cílů tohoto nařízení. ***Aktivně konzultují evropské koordinátory v souladu s článkem 45 nařízení (EU) č. 1315/2013.*** Členské státy zejména spolupracují na strategiích pro využívání alternativních paliv a zavádění odpovídající infrastruktury. Komise je členským státům v procesu spolupráce nápomocna.

Pozměňovací návrh 191

Návrh nařízení
Čl. 13 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Komise by měla přijmout nezbytná opatření k zajištění spolupráce se třetími zeměmi, zejména s kandidáty na členství v EU a se třetími zeměmi, v nichž se nacházejí tranzitní koridory spojující členské státy.

Pozměňovací návrh 192

Návrh nařízení
Čl. 13 – odst. 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5. Podpurná opatření pro infrastrukturu pro alternativní paliva musí být v souladu s příslušnými pravidly státní podpory stanovenými ve Smlouvě o fungování EU.

5. Podpurná opatření pro infrastrukturu pro alternativní paliva musí ***zohledňovat klimatické cíle, aby se zabránilo vytváření uvízlých aktiv, a musí*** být v souladu s příslušnými pravidly státní podpory stanovenými ve Smlouvě o

Pozměňovací návrh 193

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 7 – návětí

Znění navržené Komisí

7. Komise návrhy vnitrostátních rámců politiky posoudí a může členskému státu vydat doporučení, a to nejpozději šest měsíců po předložení návrhu vnitrostátního rámce politiky podle odstavce 1. Uvedená doporučení se mohou týkat zejména:

Pozměňovací návrh

7. Komise návrhy vnitrostátních rámců politiky posoudí, **v případě potřeby v konzultaci s příslušným odpovědným koordinátorem TEN-T**, a může členskému státu vydat doporučení, a to nejpozději šest měsíců po předložení návrhu vnitrostátního rámce politiky podle odstavce 1. Uvedená doporučení se mohou týkat zejména:

Pozměňovací návrh 194

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 7 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) úrovně ambicí obecných a specifických cílů vytyčených za účelem splnění povinností stanovených v člancích 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 **a 12**;

Pozměňovací návrh

a) úrovně ambicí obecných a specifických cílů vytyčených za účelem splnění povinností stanovených v člancích 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, 12 **a 12a**;

Pozměňovací návrh 195

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 7 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) politiky a opatření týkajících se obecných a specifických cílů členských států.

Pozměňovací návrh

b) politiky a opatření týkajících se obecných a specifických cílů členských států **a jejich zeměpisného rozložení mezi regiony v rámci členského státu.**

Pozměňovací návrh 196

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Každý členský stát předloží Komisi poprvé do 1. ledna **2027** a poté každé dva roky samostatnou zprávu o pokroku při provádění svého vnitrostátního rámce politiky.

Pozměňovací návrh 197

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Regulační orgán každého členského státu posoudí nejpozději do 30. června 2024a poté pravidelně každé **tři** roky, jakým způsobem by díky zavedení a provozu dobíjecích bodů mohla elektrická vozidla ještě výrazněji přispívat k flexibilitě energetického systému, včetně jejich účasti na vyrovnávacím trhu, a k další absorpci elektřiny z obnovitelných zdrojů. Toto posouzení zohlední všechny typy veřejných i soukromých dobíjecích bodů a poskytne doporučení ohledně jejich typu, podpůrné technologie a zeměpisného rozložení, aby uživatelům usnadnilo začlenění jejich elektrických vozidel do systému. Posouzení **se zpřístupní** veřejnosti. Na základě výsledků posouzení členské státy v případě potřeby přijmou vhodná opatření pro zavedení dalších dobíjecích bodů a zahrnou je do své zprávy o pokroku uvedené v odstavci 1. Provozovatelé soustav toto posouzení a přijatá opatření zohlední v plánech rozvoje sítě uvedených v čl. 32 odst. 3 a článku 51 směrnice (EU) 2019/944.

Pozměňovací návrh

1. Každý členský stát předloží Komisi poprvé do 1. ledna **2025** a poté každé dva roky samostatnou zprávu o pokroku při provádění svého vnitrostátního rámce politiky.

Pozměňovací návrh

3. Regulační orgán každého členského státu posoudí **ve spolupráci s provozovateli distribučních soustav** nejpozději do 30. června [2024] a poté pravidelně každé **dva** roky, jakým způsobem by díky zavedení a provozu dobíjecích bodů mohla elektrická vozidla ještě výrazněji přispívat k flexibilitě energetického systému, včetně jejich účasti na vyrovnávacím trhu, a k další absorpci elektřiny z obnovitelných zdrojů. Toto posouzení zohlední všechny typy veřejných i soukromých dobíjecích bodů (**inteligentní, obousměrné a se všemi výstupními výkony**) a poskytne doporučení ohledně jejich typu, podpůrné technologie a zeměpisného rozložení, aby uživatelům usnadnilo začlenění jejich elektrických vozidel do systému. Posouzení **zahrnuje ceny a další aspekty důležité pro spotřebitele podle článku 13 a je zpřístupněno** veřejnosti. Na základě výsledků posouzení členské státy v případě potřeby přijmou vhodná opatření pro zavedení dalších dobíjecích bodů a **jejich provozní režimy v souladu s pravidly stanovenými v článku 33 směrnice (EU) 2019/944 a zahrnou je do svého vnitrostátního rámce politiky uvedeného v článku 13 tohoto nařízení a do své zprávy o pokroku uvedené v odstavci 1 tohoto**

článku. Provozovatelé soustav toto posouzení a přijatá opatření zohlední v plánech rozvoje sítě uvedených v čl. 32 odst. 3 a článku 51 směrnice (EU) 2019/944. **Provozovatelé přenosových a distribučních soustav zajistí soulad mezi plánováním dobíjecí infrastruktury a příslušným plánováním sítě, pokud jde o výkon, který má být instalován, a umístění dobíjecích parků.**

Pozměňovací návrh 198

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Na základě údajů od provozovatelů přenosových soustav a provozovatelů distribučních soustav posoudí regulační orgány členských států nejpozději do 30. června 2024 a poté pravidelně každé **tři** roky potenciální příspěvek obousměrného nabíjení k pronikání elektřiny z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy. Toto posouzení se zpřístupní veřejnosti. Na základě výsledků posouzení přijmou členské státy **v případě potřeby** vhodná opatření k úpravě dostupnosti a zeměpisného rozložení obousměrných dobíjecích bodů nacházejících se na veřejných i soukromých místech a zahrnou je do své zprávy o pokroku uvedené v odstavci 1.

Pozměňovací návrh

4. Na základě údajů od provozovatelů přenosových soustav, **agregátorů, poskytovatelů zajišťujících odezvu na straně poptávky** a provozovatelů distribučních soustav posoudí regulační orgány členských států nejpozději do 30. června 2024 a poté pravidelně každé **dva** roky potenciální příspěvek obousměrného nabíjení k **pokrytí odběrové špičky a** pronikání elektřiny z obnovitelných zdrojů do elektrizační soustavy. Toto posouzení se zpřístupní veřejnosti. Na základě výsledků posouzení **a po zapojení všech příslušných zúčastněných stran, včetně provozovatelů dobíjecích bodů a poskytovatelů řešení,** přijmou členské státy vhodná opatření k úpravě dostupnosti a zeměpisného rozložení obousměrných dobíjecích bodů nacházejících se na veřejných i soukromých místech a zahrnou je do své zprávy o pokroku uvedené v odstavci 1.

Pozměňovací návrh 199

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Komise přijme pokyny a šablony týkající se obsahu, struktury a formátu vnitrostátních rámců politiky a obsahu vnitrostátních zpráv o pokroku, které mají být členskými státy předloženy v souladu s čl. 13 odst. 1, a to šest měsíců po datu uvedeném v článku 24. Komise může přijmout pokyny a šablony pro usnadnění účinného uplatňování jakýchkoli dalších ustanovení tohoto nařízení v celé Unii.

Pozměňovací návrh 200

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – věta

Znění navržené Komisí

Jeden rok po předložení vnitrostátních zpráv o pokroku členskými státy podle čl. 14 odst. 1 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o svém posouzení těchto zpráv o pokroku. Ta musí obsahovat posouzení:

Pozměňovací návrh 201

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh 202

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – písm. b b (nové)

Pozměňovací návrh

5. Komise **poskytne technickou pomoc a poradenství příslušným vnitrostátním orgánům** a přijme pokyny a šablony týkající se obsahu, struktury a formátu vnitrostátních rámců politiky a obsahu vnitrostátních zpráv o pokroku, které mají být členskými státy předloženy v souladu s čl. 13 odst. 1, a to šest měsíců po datu uvedeném v článku 24. Komise může přijmout pokyny a šablony pro usnadnění účinného uplatňování jakýchkoli dalších ustanovení tohoto nařízení v celé Unii.

Pozměňovací návrh

Šest měsíců po předložení vnitrostátních zpráv o pokroku členskými státy podle čl. 14 odst. 1 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o svém posouzení těchto zpráv o pokroku. Ta musí obsahovat posouzení:

Pozměňovací návrh

ba) aspekty důležité pro spotřebitele podle článků 13 a 14.

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

bb) potřeby přizpůsobit nebo změnit stávající závazné cíle nebo stanovit nové cíle v důsledku neočekávaného vývoje nebo technologických inovací;

Pozměňovací návrh 203

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – písm. b c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

bc) využívání a hospodářské životaschopnosti existující infrastruktury a očekávané budoucí poptávky po této infrastruktuře;

Pozměňovací návrh 204

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 3 – písm. b d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

bd) dopadu na emise skleníkových plynů a vzorce dopravy v důsledku zavedení nařízení.

Pozměňovací návrh 205

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) infrastrukturu pro dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech *hlavní síť TEN-T a globální síť TEN-T*;

c) infrastrukturu pro dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech;

Pozměňovací návrh 206

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) infrastrukturu pro dodávky elektřiny *letadlům stojícím* na letištích *hlavní sítě TEN-T* a *globální sítě TEN-T*;

Pozměňovací návrh

d) infrastrukturu pro dodávky elektřiny na letištích, *počet elektrických dobíjecích bodů a vodíkových výdejních stojanů určených pro letadla a počet elektrických dobíjecích bodů a výdejních stojanů dalších udržitelných alternativních paliv pro pozemní vozidla*;

Pozměňovací návrh 207

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 – písm. e

Znění navržené Komisí

e) počet LNG výdejních stojanů v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;

Pozměňovací návrh

e) počet LNG *a CNG* výdejních stojanů v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní sítě TEN-T a globální sítě TEN-T;

Pozměňovací návrh 208

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 – písm. h

Znění navržené Komisí

h) výdejní stojany a dobíjecí body pro jiná alternativní paliva v námořních a vnitrozemských přístavech hlavní a globální sítě TEN-T;

Pozměňovací návrh

h) výdejní stojany a dobíjecí body pro jiná alternativní paliva v námořních *přístavech* a *ve* vnitrozemských přístavech hlavní a globální sítě TEN-T;

Pozměňovací návrh 209

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 – písm. i

Znění navržené Komisí

i) výdejní stojany a dobíjecí body pro **jiná** alternativní paliva na letištích **hlavní a globální síť TEN-T**;

Pozměňovací návrh

i) výdejní stojany a dobíjecí body pro **udržitelná** alternativní paliva na letištích;

Pozměňovací návrh 210

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 – písm. j

Znění navržené Komisí

j) výdejní stojany a dobíjecí body pro železniční dopravu.

Pozměňovací návrh

j) výdejní stojany a dobíjecí body pro železniční dopravu **a veřejnou dopravu**;

Pozměňovací návrh 211

Návrh nařízení

Čl. 15 – odst. 4 – písm. j a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ja) infrastrukturu pro alternativní paliva v nejvzdálenějších regionech a na ostrovech.

Pozměňovací návrh 212

Návrh nařízení

Čl. 16 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Do 28. února roku následujícího po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každý rok ke stejnému datu podají členské státy Komisi zprávu v souladu s požadavky přílohy III o celkovém souhrnném dobíjecím výkonu, počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů a počtu registrovaných bateriových elektrických a plug-in hybridních vozidel, která byla na jejich území v provozu k 31. prosinci

Pozměňovací návrh

1. Do 28. února roku následujícího po vstupu tohoto nařízení v platnost a poté každý rok ke stejnému datu podají členské státy Komisi zprávu v souladu s požadavky přílohy III o celkovém souhrnném dobíjecím výkonu, který **rozčlení podle běžných, inteligentních a obousměrných dobíjecích bodů**, o počtu veřejně přístupných dobíjecích bodů a počtu registrovaných bateriových elektrických a

předchozího roku.

plug-in hybridních vozidel, která byla na jejich území v provozu k 31. prosinci předchozího roku.

Pozměňovací návrh 213

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Je-li ze zprávy uvedené v odstavci 1 tohoto článku nebo z jakýchkoli informací, které má Komise k dispozici, zřejmé, že hrozí, že členský stát nesplní své vnitrostátní cíle podle čl. 3 odst. 1, **může** Komise za tímto účelem **vydat** zjištění a **požádat** dotčený členský stát, aby přijal nápravná opatření ke splnění vnitrostátních cílů. Do tří měsíců od obdržení tohoto zjištění oznámí dotčený členský stát Komisi nápravná opatření, která hodlá ke splnění cílů stanovených v čl. 3 odst. 1 přijmout. Nápravná opatření zahrnují dodatečná opatření, která členský stát přijme ke splnění cílů stanovených v čl. 3 odst. 1, a jasný harmonogram akcí, který umožní posoudit roční pokrok při plnění cílů. Pokud Komise shledá, že jsou nápravná opatření dostatečná, dotčený členský stát aktualizuje svou poslední zprávu o pokroku uvedenou v článku 14 zahrnutím těchto nápravných opatření a předloží ji Komisi.

Pozměňovací návrh 214

Návrh nařízení Čl. 16 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Je-li ze zprávy uvedené v odstavci 1 tohoto článku nebo z jakýchkoli informací, které má Komise k dispozici, zřejmé, že hrozí, že členský stát nesplní své vnitrostátní cíle podle čl. 3 odst. 1, Komise za tímto účelem **vydá** zjištění a **požádá** dotčený členský stát, aby přijal nápravná opatření ke splnění vnitrostátních cílů. Do tří měsíců od obdržení tohoto zjištění oznámí dotčený členský stát Komisi nápravná opatření, která hodlá ke splnění cílů stanovených v čl. 3 odst. 1 přijmout. Nápravná opatření zahrnují dodatečná opatření, která členský stát přijme ke splnění cílů stanovených v čl. 3 odst. 1, a jasný harmonogram akcí, který umožní posoudit roční pokrok při plnění cílů. Pokud Komise shledá, že jsou nápravná opatření dostatečná, dotčený členský stát aktualizuje svou poslední zprávu o pokroku uvedenou v článku 14 zahrnutím těchto nápravných opatření a předloží ji Komisi.

2a. Evropská komise řádně informuje Evropský parlament o opatřeních přijatých v souladu s odstavcem 2.

Pozměňovací návrh 215

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Zpřístupní se informace o teoretické maximální kapacitě výkonu, kterou mohou jednotlivá elektrická vozidla přijmout při dobíjení. Tyto informace se uvedou v příručkách k motorovým vozidlům, na motorových vozidlech a u prodejců motorových vozidel na jejich území. Za tímto účelem Komise přezkoumá směrnici 1999/94/ES nejpozději do jednoho roku ode dne uvedeného v článku 24 tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 216

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Při uvádění cen paliv na čerpacích stanicích se ve vhodných případech, zejména u elektřiny a vodíku, zobrazí pro informační účely srovnání příslušných jednotkových cen, a to podle společné metodiky pro srovnávání jednotkových cen alternativních paliv uvedené v bodě 9.3 přílohy II.

3. Při uvádění cen paliv na čerpacích stanicích se ve vhodných případech, zejména u elektřiny a vodíku, zobrazí pro informační účely srovnání příslušných jednotkových cen **v aktuální ceně za kWh pro dobíjení**, a to podle společné metodiky pro srovnávání jednotkových cen alternativních paliv uvedené v bodě 9.3 přílohy II.

Pozměňovací návrh 217

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, případně na základě jejich dohody

2. Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, případně na základě jejich dohody s

s vlastníky těchto bodů a stojanů příslušní vlastníci, zajistí dostupnost statických a dynamických dat o infrastruktuře pro alternativní paliva, kterou provozují, a umožní bezplatnou přístupnost uvedených dat prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů. Zpřístupní se tyto druhy dat:

vlastníky těchto bodů a stojanů příslušní vlastníci, zajistí dostupnost statických a dynamických dat o infrastruktuře pro alternativní paliva, kterou provozují, a umožní bezplatnou přístupnost uvedených dat prostřednictvím vnitrostátních přístupových bodů **a jednotného evropského přístupového bodu a současně zajistí odpovídající úroveň kybernetické bezpečnosti a ochrany osobních údajů.** Zpřístupní se tyto druhy dat:

Pozměňovací návrh 218

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. a – písm. i

Znění navržené Komisí

i) zeměpisné umístění dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu;

Pozměňovací návrh

i) zeměpisné umístění dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu **a zařízení v okolí dobíjecího bodu nebo výdejního stojanu;**

Pozměňovací návrh 219

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. a – písm. i a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ia) počet inteligentních nabíječek, včetně nabíječek V1G a V2G;

Pozměňovací návrh 220

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. a – písm. iv a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

iva) přístupnost pro těžká vozidla, včetně omezení výšky, délky a šířky dobíjecích bodů a výdejních stojanů;

Pozměňovací návrh 221

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. b – písm. ii

Znění navržené Komisí

- ii) druh konektoru;

Pozměňovací návrh

- ii) druh konektoru **nebo informace o možnosti přinést si vlastní technologii (BYOT)**;

Pozměňovací návrh 222

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. i

Znění navržené Komisí

- i) provozní stav (provozní/mimo provoz);

Pozměňovací návrh

- i) provozní stav (provozní/mimo provoz), **míra provozuschopnosti a úkony údržby**;

Pozměňovací návrh 223

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. ii

Znění navržené Komisí

- ii) dostupnost (aktuálně obsazený/aktuálně volný);

Pozměňovací návrh

- ii) dostupnost (aktuálně obsazený / aktuálně volný), **míra dostupnosti za příslušný časový úsek (den/hodiny)**;

Pozměňovací návrh 224

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. iii

Znění navržené Komisí

- iii) cena za jednorázovou službu.

Pozměňovací návrh

- iii) cena za jednorázovou službu **a případné dodatečné poplatky**;

Pozměňovací návrh 225

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. iii a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**iiia) možnost obousměrného nabíjení
(ano/ne)**

Pozměňovací návrh 226

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. iii b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**iiib) podíl elektřiny z obnovitelných
zdrojů a případně obsah emisí
skleníkových plynů v elektřině dodávané v
dobíjecích bodech.**

Pozměňovací návrh 227

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. iii c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**iiic) případně časový limit parkování a
cena za parkování;**

Pozměňovací návrh 228

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. iii d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

iiid) platební možnosti;

Pozměňovací návrh 229

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – písm. c – písm. iii e (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

iii e) dostupnost rezervačního systému.

Pozměňovací návrh 230

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 2 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Dynamické údaje uvedené v prvním pododstavci písm. c) tohoto odstavce by měly být přesné a poskytovány v reálném čase v maximálně hodinových intervalech, případně s předpovědí.

Pozměňovací návrh 231

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Členské státy zajistí otevřeným a nediskriminačním způsobem prostřednictvím svého vnitrostátního přístupového bodu přístupnost dat všem zúčastněným stranám v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU⁶⁷.

3. Členské státy zajistí otevřeným a nediskriminačním způsobem prostřednictvím svého vnitrostátního přístupového bodu přístupnost dat všem zúčastněným stranám v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU⁶⁷ ***a tato data zpřístupní rovněž i v systému evropského přístupového bodu a zajistí, aby byly informace veřejně dostupné ostatním účastníkům trhu a poskytovatelům služeb, a to při řádném dodržování požadavků na ochranu údajů. Členské státy zajistí, aby provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů předávali údaje, zejména údaje týkající se cen, vnitrostátním regulačním orgánům a orgánu pro transparentnost trhu.***

⁶⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne

⁶⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne

7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).

Pozměňovací návrh 232

Návrh nařízení Čl. 18 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Členské státy zajistí vysokou úroveň kybernetické bezpečnosti, ochrany údajů a zabezpečení v celém dodavatelském řetězci, zejména při ověřování, fakturaci a platebních procesech, a pro provozovatele infrastruktury, a to prováděním a prosazováním příslušných evropských právních předpisů, například o ochraně osobních údajů a kybernetické bezpečnosti.

Pozměňovací návrh 233

Návrh nařízení Čl. 18 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Členské státy zajistí, aby dobijecí infrastruktura v dopravě splňovala požadavky na kybernetickou bezpečnost, včetně dodatečných povinností v oblasti podávání zpráv a bezpečnosti, podle [směrnice o zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148]^{1a}.

^{1a} **Směrnice Evropského parlamentu a Rady o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o zrušení směrnice (EU)**

Pozměňovací návrh 234

Návrh nařízení

Čl. 18 – odst. 4 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) vytvoření jednotného evropského přístupového bodu do roku 2024.

Pozměňovací návrh 235

Návrh nařízení

Čl. 19 – odst. 7 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) změny přílohy II prostřednictvím aktualizace odkazů na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v uvedené příloze.

b) změny přílohy II prostřednictvím aktualizace odkazů na normy uvedené v technických specifikacích stanovených v uvedené příloze **šest měsíců po jejich technickém přijetí.**

Pozměňovací návrh 236

Návrh nařízení

Čl. 20 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích 18 a 19 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne uvedeného v článku 24. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. ***Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.***

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích 18 a 19 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne uvedeného v článku 24. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období.

Pozměňovací návrh 237

Návrh nařízení Čl. 21 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor **je výborem ve smyslu** nařízení (EU) č. 182/2011.

Pozměňovací návrh

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor **se skládá ze širokého spektra zúčastněných stran, včetně organizací občanské společnosti a spotřebitelských organizací, a zástupců členských států podle** nařízení (EU) č. 182/2011.

Pozměňovací návrh 238

Návrh nařízení Čl. 22 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Komise do 31. prosince 2026 toto nařízení přezkoumá **a případně předloží návrh na jeho změnu.**

Pozměňovací návrh

Komise sleduje pokrok v úsilí o plné provedení nařízení. Komise do 31. prosince 2026 toto nařízení přezkoumá, **přičemž zvláštní pozornost bude věnovat vhodnosti cílů a požadavků na infrastrukturu stanovených v tomto nařízení.**

Pozměňovací návrh 239

Návrh nařízení Čl. 22 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Komise za tímto účelem posoudí, zda jsou zapotřebí nové cíle pro infrastrukturu pro obnovitelná paliva určená pro lodě a letadla i pro jiná paliva v lodní dopravě založená na plynu, přičemž zvaží technické, environmentální a ekonomicky udržitelné možnosti, skutečné potřeby trhu a nedávný vývoj.

Pozměňovací návrh 240

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Pokud Komise zjistí, že jedno nebo více ustanovení již nevyhovuje, protože se například objevily nové technologie, předloží návrh na změnu tohoto nařízení, kterým se stanoví cíle pro zavádění alternativní infrastruktury, které budou úměrné rozšíření nových klimaticky neutrálních alternativních paliv.

Pozměňovací návrh 241

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 1 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Komise případně přezkoumá cíle, které toto nařízení stanoví pro infrastrukturu pro elektrické dobíjení lehkých a těžkých vozidel, aby se sladily s novými požadavky stanovenými v aktualizovaných právních předpisech o emisních normách CO₂ pro lehká a těžká vozidla.

Pozměňovací návrh 242

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 1 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Komise na podporu tohoto přezkumu předloží Evropskému parlamentu a Radě dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost zprávu o připravenosti na technologie týkající se klíčových hnacích ústrojí s nízkými a nulovými emisemi uhlíku, paliv a jejich specializované

infrastruktury.

Pozměňovací návrh 243

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 1 e (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Komise v rámci přezkumu zváží možné změny tohoto nařízení tak, aby byla zjednodušena právní úprava. Komise a příslušné orgány členských států se neustále přizpůsobují osvědčeným správním postupům a přijímají veškerá opatření, aby zjednodušily prosazování tohoto nařízení a administrativní zátěž omezily na minimum.

Pozměňovací návrh 244

Návrh nařízení

Čl. 22 – odst. 1 f (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 1. ledna 2026 a poté každý třetí rok zprávu o výsledcích hodnocení funkčnosti tohoto nařízení, v níž bude klást důraz na dopady tohoto nařízení na fungování jednotného trhu, konkurenceschopnost dotčených odvětví a rozsah úniku uhlíku.

Pozměňovací návrh 245

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 1 – písm. b – návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

b) cíle k 31. prosinci 2025, 2030 a 2035 týkající se:

b) cíle k 31. prosinci 2025, **2027**, 2030 a 2035 týkající se:

Pozměňovací návrh 246

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 1 – písm. b – odrážka 8

Znění navržené Komisí

- dodávek elektřiny z pevniny v námořních přístavech **hlavní a globální sítě TEN-T**, včetně přesného umístění (přístavu) a kapacity každého zařízení v daném přístavu,

Pozměňovací návrh

- dodávek elektřiny z pevniny, **dobíjení elektřinou a doplňování vodíku** v námořních přístavech, včetně **kapacity sítě**, přesného umístění (přístavu) a kapacity každého zařízení v daném přístavu,

Pozměňovací návrh 247

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 1 – písm. b – odrážka 9

Znění navržené Komisí

- dodávek elektřiny z pevniny ve vnitrozemských přístavech hlavní a globální sítě TEN-T, včetně umístění (přístavu) a kapacity,

Pozměňovací návrh

- dodávek elektřiny z pevniny, **dobíjení elektřinou a doplňování vodíku** ve vnitrozemských přístavech hlavní a globální sítě TEN-T, včetně umístění (přístavu) a kapacity,

Pozměňovací návrh 248

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 1 – písm. b – odrážka 10

Znění navržené Komisí

- dodávek elektřiny pro letadla stojící na letišti, počet zařízení na jedno letiště **hlavní a globální sítě TEN-T**,

Pozměňovací návrh

- dodávek elektřiny pro letadla stojící na letišti, **dobíjení elektřinou a výdejních stojanů pro další udržitelná alternativní paliva pro pozemní vozidla na letištích**, počet zařízení na jedno letiště,

Pozměňovací návrh 249

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 1 – písm. b – odrážka 11 a (nová)

- **informace o dobíjecích stanicích v odrážkách 1 až 4 musí být rozčleněny pro běžné, inteligentní a obousměrné dobíjecí kapacity.**

Pozměňovací návrh 250

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 2

2. míra využití: u kategorií uvedených v bodě 1 písm. b) podávání zpráv o využívání zmíněné infrastruktury;

2. míra využití: u kategorií uvedených v bodě 1 písm. b) podávání zpráv o využívání zmíněné infrastruktury **a očekávané budoucí poptávce po této infrastruktuře;**

Pozměňovací návrh 251

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 3 – odrážka 1

– úroveň dosažení cílů týkajících se zavádění infrastruktury uvedených v bodě 1 písm. b) pro všechny druhy dopravy, zejména pro elektrické dobíjecí stanice, elektrický silniční systém (je-li to relevantní), vodíkové čerpací stanice, dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech, doplňování LNG v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T, další infrastrukturu pro alternativní paliva v přístavech, dodávky elektřiny **letadlům stojícím na letišti**, jakož i pro vodíkové výdejní stojany a **elektrické dobíjecí body** určené pro vlaky,

– úroveň dosažení cílů týkajících se zavádění infrastruktury uvedených v bodě 1 písm. b) pro všechny druhy dopravy, zejména pro elektrické dobíjecí stanice, elektrický silniční systém (je-li to relevantní), vodíkové čerpací stanice, dodávky elektřiny z pevniny v námořních a vnitrozemských přístavech, doplňování LNG v námořních přístavech hlavní sítě TEN-T, další infrastrukturu pro alternativní paliva v přístavech, dodávky elektřiny, **dobíjení elektřinou a doplňování vodíku na letištích**, jakož i pro **elektrické dobíjecí body a vodíkové výdejní stojany určené pro vlaky a domácí zásuvky pro dobíjení jízdních kol s elektrickým pohonem,**

Pozměňovací návrh 252

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 3 – odrážka 3

Znění navržené Komisí

- zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v městských uzlech;

Pozměňovací návrh

- zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v městských uzlech **a multimodálních dopravních uzlech;**

Pozměňovací návrh 253

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 5 – odrážka 1 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- **opatření, která zajistí, aby rozšiřování veřejně přístupných dobíjecích bodů a výdejních stojanů, jakož i možnosti dopravy s pohonem na alternativní paliva, zejména veřejná doprava, byly cenově dostupné a přístupné pro zranitelné zákazníky a osoby ohrožené nebo postižené energetickou chudobou;**

Pozměňovací návrh 254

Návrh nařízení

Příloha I – odst. 1 – bod 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- 7a. vysvětlení, jakým způsobem byla v maximální míře zohledněna zásada „energetická účinnost v první řadě“ při prognózách rozšíření vozidel, stanovení cílů, odhadu míry využití, koncipování a provádění politických opatření na podporu vnitrostátního rámce politiky a souvisejících veřejných investic.**

Pozměňovací návrh 255

Návrh nařízení
Příloha II – část 1 – bod 1.1

Znění navržené Komisí

1.1. Běžné dobíjecí body pro motorová vozidla: běžné dobíjecí body na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017.

Pozměňovací návrh

1.1. Běžné dobíjecí body pro motorová vozidla: běžné dobíjecí body na střídavý proud pro elektrická vozidla musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 2, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2017, **a jednou domácí zásuvkou pro dobíjení jízdních kol s elektrickým pohonem.**

Pozměňovací návrh 256
Návrh nařízení

Návrh nařízení
Příloha II – část 4 – bod 4.1

Znění navržené Komisí

4.1. Dodávka elektřiny z pevniny pro námořní lodě, včetně návrhu, instalace a zkoušení systémů, musí splňovat technické specifikace normy IEC/IEEE 80005-1:2019 pro vysokonapěťové a nízkonapěťové břehové přípojky.

Pozměňovací návrh

4.1. Dodávka elektřiny z pevniny pro námořní lodě, včetně návrhu, instalace a zkoušení systémů, musí splňovat technické specifikace normy IEC/IEEE 80005-1:2019 pro vysokonapěťové a nízkonapěťové břehové přípojky. **Plavidla by měla tyto normy předvídat a přizpůsobit se jim při plánování a investování do dodávky elektřiny z pevniny na palubě, včetně napětí, elektrické frekvence a v případě potřeby palubního sestupného transformátoru, aby se zabránilo nekompatibilitě.**

Pozměňovací návrh 257

Návrh nařízení
Příloha II – část 4 – bod 4.2

Znění navržené Komisí

4.2. Dodávky elektřiny z pevniny pro plavidla vnitrozemské plavby musí být v

Pozměňovací návrh

4.2. Dodávky elektřiny z pevniny pro plavidla vnitrozemské plavby musí být v

souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745.

souladu s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745 **a musí odpovídat technické specifikaci normy IEC/IEEE PAS 80005-3:2014(E).**

Pozměňovací návrh 258

Návrh nařízení Příloha II – část 4 – bod 4.5

Znění navržené Komisí

4.5. Technické specifikace pro komunikační rozhraní mezi přístavem a sítí v rámci automatizované dodávky elektřiny z pevniny a systémů dobíjení baterií pro námořní lodě.

Pozměňovací návrh

4.5. Technické specifikace pro komunikační rozhraní mezi přístavem a sítí v rámci automatizované dodávky elektřiny z pevniny a systémů dobíjení baterií pro námořní lodě ***spolu s technickými specifikacemi pro dodávky elektřiny z pevniny instalovanými na palubě plavidel, případně včetně kmitočtu a normalizace hodnot napětí.***

Pozměňovací návrh 259

Návrh nařízení Příloha II – část 4 – bod 4.7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4.7a. V příslušných případech technické specifikace pro umístění zástrček a systémů vedení kabelů (včetně délky a umístění) na palubách plavidel.

Pozměňovací návrh 260

Návrh nařízení Příloha II – část 9 – bod 9.3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Společná metodika pro srovnávání jednotkových cen alternativních paliv stanovená prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/732.

Aktuální cena za kW/h za dobíjení elektřinou.

Pozměňovací návrh 261

Návrh nařízení

Příloha III – bod 3 – odrážka 4

Znění navržené Komisí

- počet stanic, které nejsou v provozu během **50** % dostupných dnů v daném roce.

Pozměňovací návrh

- počet stanic, které nejsou v provozu během **98** % dostupných dnů v daném roce.

Pozměňovací návrh 262

Návrh nařízení

Příloha III – bod 3 – odrážka 4 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- **počet obousměrných dobijecích bodů pro každou z kategorií uvedených v bodu 2.**

PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL INFORMACE

Následující seznam byl vypracován zcela dobrovolně a na výlučnou odpovědnost zpravodaje. Během přípravy stanoviska až do jeho přijetí ve výboru zpravodaj čerpal informace od těchto subjektů a osob:

Subjekt nebo osoba
ACEA
Letecké společnosti pro Evropu
BEUC (Evropská organizace spotřebitelů)
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Pracovní skupina pro čisté ovzduší
Aliance čisté nákladní dopravy
Corporate Europe Observatory (CEO – Evropské středisko pro sledování podniků)
E.DSO
Aliance pro elektrifikaci
ECI – Evropský institut mědi
EDF – Fond na ochranu životního prostředí
Enel
EnBW
Eurogas
Evropská bioplynová asociace
Evropská komise: GŘ TRAN, GŘ ENER, GŘ ENVI
Evropská nadace pro klima
Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství – ECSO
Evropská cyklistická federace – ECF
European Seaports Association
ePure
Food & Water Action Europe
Evropské hnutí Přátelé Země (Friends of the Earth Europe)
Global Witness
Greenpeace
Hitachi ABB powergrids
Hydrogen Europe
Iberdrola
Land Baden-Württemberg
MasterCard
Negative Emission Platform
Nel ASA
Orsted
SAFRAN
SmartEn
T&E Transport and Environment
TransnetBW GmbH
UNIFE – Evropské železniční odvětví
VDR – Německé sdružení vlastníků lodí
Vzbv – Verbraucherzentrale Bundesverband
Světová rada pro lodní dopravu (World Shipping Council)

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Zavádění Infrastruktury pro alternativní paliva a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2014/94/EU
Referenční údaje	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 13.9.2021
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	ITRE 13.9.2021
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Michael Bloss 30.9.2021
Projednání ve výboru	26.1.2022
Datum přijetí	20.4.2022
Výsledek konečného hlasování	+ : 59 - : 9 0 : 8
Členové přítomní při konečném hlasování	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Lukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyrali, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

9	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias

8	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Georg Mayer, Isabella Tovaglieri

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se