



2021/0223(COD)

27.4.2022

STANOVISKO

Výboru pre priemysel, výskum a energetiku

pre Výbor dopravu a cestovný ruch

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ
(COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Michael Bloss

PA_Legam

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

V záujme splnenia cieľov Parížskej dohody a úsilia obmedziť globálne otepľovanie na 1,5 stupňa bude v tomto desaťročí potrebná transformácia všetkých odvetví. Pokiaľ ide o odvetvie dopravy, chceme, aby sa európsky automobilový priemysel stal svetovým lídrom v oblasti elektromobility a zároveň sa posunul smerom k udržateľnému prechodu na iné druhy dopravy, a to aj prostredníctvom spoločnej mobility, lepšej verejnej dopravy a aktívnej dopravy vrátane cyklistiky a chôdze. Toto nariadenie musí umožniť transformáciu, prispieť k vytvoreniu príležitostí pre európske podniky a vytvoriť nové pracovné miesta.

Správa IPCC o globálnom oteplení o 1,5 °C¹ varuje, že na splnenie cieľov Parížskej dohody je v tomto desaťročí potrebné výrazne znížiť emisie a že ak sa teraz neprijmú dostatočné opatrenia, neskôr už pravdepodobne nebude možné tento deficit vyrovnať. Prioritou je znížiť emisie fosílnych palív, ktoré sú zodpovedné za viac ako 75 % emisií skleníkových plynov v EÚ², a nahradiť ich vysoko energeticky účinným systémom založeným na 100 % obnoviteľných zdrojov energie. V odvetví dopravy nebude po roku 2030 priestor pre nové autá so spaľovacími motormi. To sa má umožniť rýchlym zavedením infraštruktúry pre alternatívne palivá. Aby bola táto transformácia úspešná, používatelia elektromobility musia mať možnosť cestovať zo severu Švédska na juh Bulharska, pričom je potrebné zohľadniť rôzne východiskové body členských štátov a regiónov.

Cieľom tohto nariadenia je dosiahnuť výrazné zvýšenie elektrifikácie cestnej dopravy. Trvá roky, kým sa infraštruktúrne projekty naprojektujú, naplánujú a vybudujú a v prevádzke sú desaťročia. V úsilí podporiť najúčinnějšíe a najudržateľnějšíe technológie, zabrániť uviaznutiu aktív a vytvoriť perspektívu pre milióny kvalitných pracovných miest v automobilovom priemysle a tisíce vysoko inovačných spoločností v tomto odvetví je potrebné prijať správne rozhodnutia už dnes.

Uplatňovanie zásady prvoradosti energetickej efektívnosti musí byť prioritou v celom systéme, a to aj pokiaľ ide o energetickú účinnosť rôznych technológií s nulovými emisiami. To má udržať náklady pod kontrolou a zároveň priniesť mnohé vedľajšie výhody vrátane zníženia emisií skleníkových plynov a závislosti od dovozu, lepšej kvality ovzdušia a väčšieho priestoru, najmä v mestských oblastiach. Každý nový infraštruktúrny projekt by sa mal náležite posúdiť z hľadiska efektívnosti v porovnaní s elektrifikáciou a možnosťami udržateľného prechodu na iné druhy dopravy.

Cenovo dostupná mobilita je predpokladom aktívnej účasti v spoločnosti. Transformácia dopravného systému preto musí ísť ruka v ruke s poskytovaním cenovo dostupných dopravných riešení pre všetkých. Spravodajca sa usiluje občanom čo najviac uľahčiť prechod na udržateľné dopravné riešenia, najmä na elektromobilitu, a chrániť ich pred vysokými cenami. Spotrebiteľia musia mať možnosť aktívne sa podieľať na systéme prostredníctvom

¹ IPCC, 2018: Global Warming of 1,5° C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty (Globálne oteplenie o 1,5 °C: osobitná správa IPCC o vplyve globálneho oteplenia o 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a súvisiacich postupoch znižovania emisií skleníkových plynov v kontexte posilnenia globálnej reakcie na hrozbu zmeny klímy, udržateľného rozvoja a úsilia o odstránenie 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 (editori)]. V tlači. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

² Európska komisia, 17. septembra 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/ip_20_1599.

výberu dopravy a paliva. Inteligentné a obojsmerné nabíjanie a možnosť zapojiť sa do riadenia odberu nielen zvýši efektívnosť, ale zároveň umožní občanom získať odmenu za ich rozhodnutia.

Na zabezpečenie rýchleho zavedenia elektromobility bude nevyhnutné zabezpečiť bezproblémové nabíjanie stanovením požiadaviek na čítačky platobných kariet na nabíjaciach staniciach, zabezpečiť transparentnosť a porovnateľnosť cien, ako aj nediskrimináciu medzi koncovými používateľmi a poskytovateľmi služieb v oblasti mobility. Ceny alternatívnych palív musia byť ľahko porovnateľné a musia spotrebiteľovi poskytovať relevantné informácie, napríklad cenu za kW/h pri ad hoc elektrickom nabíjaní.

Návrh Komisie je dobrým začiatkom, pokiaľ ide o stanovenie záväzných cieľov pre zavádzanie verejne prístupných nabíjaciach staníc pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá. Váš spravodajca však v tomto smere navrhuje zintenzívniť úsilie, aby sa už v roku 2025 ľudia mohli prepravovať po celom kontinente elektrickými vozidlami.

Čistý vodík je pre transformáciu kľúčový, ale keďže v tomto desaťročí budú k dispozícii len obmedzené dodávky, je nevyhnutné vyhradiť ho pre odvetvia, ktoré sa dekarbonizujú najťažšie. Elektrické batérie sa už osvedčili ako cenovo najdostupnejšia technológia pre ľahké úžitkové vozidlá a podľa odhadov tohto odvetvia budú v roku 2030 štyri z piatich nákladných vozidiel s nulovými emisiami napájané elektrickými batériami³. Vodíkové čerpacie stanice by mali byť k dispozícii v multimodálnych dopravných uzloch.

Občania v prístavných mestách v celej Európe trpia v dôsledku zlej kvality ovzdušia a hluku z výletných lodí a iných plavidiel, a preto naliehajú na svoje vlády, aby takýmto lodiam zakázali vstup alebo ich odkláňali. V súčasnosti sú pre lode, ako aj lode na prepravu na obnoviteľné palivá a na batérie, a to aj vo vnútrozemskej vodnej doprave, k dispozícii technológie pre služby v oblasti elektrickej energie. Spravodajca preto navrhuje, aby boli takýmto zariadeniami vybavené všetky prístavy. Tým sa urýchli zavádzanie nových a udržateľnejších technológií.

Z mnohých štúdií vyplynulo, že LNG má len okrajový prínos pre klímu, a Svetová banka výslovne vyzvala⁴ regulačné orgány, aby sa vyhli akejkoľvek politickej podpore LNG v námornom odvetví, a to aj ako prechodného paliva, z dôvodu rizika uviaznutia aktív. Už dnes spoločnosti rušia projekty v oblasti LNG (napr. terminál v Corku a Wilhelmshavene) a namiesto toho investujú do budovania centier s čistým vodíkom.

Na letiskách musia byť energetické služby pre lietadlá a pozemné služby elektrifikované. Treba oceniť, že Komisia uznala potenciál výroby energie z obnoviteľných zdrojov na mieste. Je však potrebné zintenzívniť úsilie: v záujme dosiahnutia našich klimatických cieľov musí všetka elektrická energia pre mobilitu pochádzať z dodatočných obnoviteľných zdrojov energie. E-kerozín a iné syntetické palivá musia byť vyrobené na báze obnoviteľných zdrojov energie a zachytávania CO₂ priamo zo vzduchu, aby sa dosiahli prínosy pre klímu. Spravodajca preto navrhuje tieto pozmeňujúce návrhy:

³ Clean Trucking Alliance 2021 (Aliancia čistej nákladnej dopravy, 2021) <https://clean-trucking.eu/>.

⁴ Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping (Úloha LNG pri prechode na nízkouhlíkovú a bezuhlíkovú lodnú dopravu). Svetová banka, Washington, DC. © Svetová banka. Licencia: CC BY 3.0 IGO. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre priemysel, výskum a energetiku vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 1

Text predložený Komisiou

(1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ⁴³ sa stanovil rámec zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá. V oznámení Komisie o uplatňovaní uvedenej smernice⁴⁴ sa poukazuje na nerovnomerný rozvoj infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc v celej Únii, slabú interoperabilitu a nedostatočne ľahké používanie. Konštatuje sa v ňom, že absencia jasnej spoločnej metodiky stanovovania cieľov a prijímania opatrení v národných politických rámcoch požadovaných smernicou 2014/94/EÚ viedla k situácii, kde sa úroveň ambícií pri stanovovaní cieľov a podporných politík v jednotlivých členských štátoch výrazne líši.

Pozmeňujúci návrh

(1) ***Zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá je kľúčovým faktorom prechodu na bezemisný, vysoko energeticky účinný dopravný systém plne založený na energii z obnoviteľných zdrojov v Európe v súlade s cieľom Únie dosiahnuť klimatickú neutralitu a cieľom Parížskej dohody na úrovni 1,5 °C. Toto zavedenie musí byť rýchle, keďže správa IPCC o globálnom oteplení 1,5°C^{42a} varuje, že emisie treba v tomto desaťročí výrazne znížiť a že ak sa teraz neprijmú dostatočné opatrenia, neskôr už pravdepodobne nebude možné tento deficit vyrovnať. Zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá zohráva úlohu aj pri plnení ambície Únie dosiahnuť nulové znečistenie; v súčasnosti sú vozidlá so spaľovacími motormi zdrojom viac ako dvoch tretín všetkých emisií NOx a majú významný podiel na celkových emisiách ostatných znečisťujúcich látok v Európe.*** Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ⁴³ sa stanovil rámec zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá. V oznámení Komisie o uplatňovaní uvedenej smernice⁴⁴ sa poukazuje na nerovnomerný rozvoj infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc v celej Únii, slabú interoperabilitu a nedostatočne ľahké používanie. Konštatuje sa v ňom, že absencia jasnej spoločnej metodiky stanovovania cieľov a prijímania opatrení v národných politických rámcoch požadovaných smernicou 2014/94/EÚ viedla k situácii, kde sa úroveň ambícií pri

stanovovaní cieľov a podporných politík v jednotlivých členských štátoch výrazne líši.

42a IPCC, 2018: Global Warming of 1,5° C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty (Globálne oteplenie o 1,5 °C: osobitná správa IPCC o vplyve globálneho oteplenia o 1,5 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou a súvisiacich postupoch znižovania emisií skleníkových plynov v kontexte posilnenia globálnej reakcie na hrozbu zmeny klímy, udržateľného rozvoja a úsilia o odstránenie 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 (editori)]. V tlači. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

⁴³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

⁴³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) V rôznych nástrojoch práva Únie sa už stanovili cieľové hodnoty pre obnoviteľné palivá. V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001/EÚ⁴⁵ sa napríklad stanovil cieľ **14-percentného** trhového podielu energie

Pozmeňujúci návrh

(2) V rôznych nástrojoch práva Únie sa už stanovili cieľové hodnoty pre obnoviteľné palivá. V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001/EÚ⁴⁵ sa napríklad stanovil cieľ trhového podielu energie z obnoviteľných

z obnoviteľných zdrojov na dopravných palivách.

zdrojov na dopravných palivách.

⁴⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁴⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(3) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁴⁶ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242⁴⁷ sa už stanovili emisné normy CO₂ pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá, ako aj pre určité ťažké úžitkové vozidlá. Tieto nástroje by mali urýchliť zavádzanie **najmä vozidiel s nulovými emisiami**, a tým vytvárať dopyt po nabíjacej a čerpacej infraštruktúre.

⁴⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

Pozmeňujúci návrh

(3) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁴⁶ a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242⁴⁷ sa už stanovili emisné normy CO₂ pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá, ako aj pre určité ťažké úžitkové vozidlá. Tieto nástroje by mali urýchliť zavádzanie vozidiel s **nulovými a s nízkymi emisiami**, a tým vytvárať dopyt po nabíjacej a čerpacej infraštruktúre.

⁴⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁴⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) Iniciatívy v oblasti leteckej (ReFuelEU)⁴⁸ a námornej (FuelEU)⁴⁹ dopravy by mali podporiť výrobu a zavádzanie udržateľných alternatívnych palív v leteckej a námornej doprave. Hoci pri požiadavkách na používanie udržateľných leteckých palív možno vo veľkej miere využívať existujúcu infraštruktúru na dopĺňanie paliva, sú potrebné investície na dodávanie elektriny **stojacim lietadlám**. V námornej iniciatíve FuelEU sa stanovujú požiadavky najmä na využívanie pobrežnej elektriny, ktoré možno splniť len vtedy, ak sa v prístavoch **TEN-T** zavedie primeraná úroveň pobrežného napájania. Tieto iniciatívy však neobsahujú žiadne ustanovenia o požadovanej palivovej infraštruktúre, ktoré sú predpokladom na splnenie príslušných cieľov.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Pozmeňujúci návrh

(4) Iniciatívy v oblasti leteckej (ReFuelEU)⁴⁸ a námornej (FuelEU)⁴⁹ dopravy by mali podporiť výrobu a zavádzanie udržateľných alternatívnych palív v leteckej a námornej doprave. Hoci pri požiadavkách na používanie udržateľných leteckých palív možno vo veľkej miere využívať existujúcu infraštruktúru na dopĺňanie paliva, sú potrebné investície na dodávanie elektriny **na letiskách, ktorú budú používať stojace lietadlá, ako aj iné elektrické zariadenia**. V námornej iniciatíve FuelEU sa stanovujú požiadavky najmä na využívanie pobrežnej elektriny, ktoré možno splniť len vtedy, ak sa v prístavoch zavedie primeraná úroveň pobrežného napájania. **Po rozšírení technológií plavidiel poháňaných vodíkom a amoniakom bude potrebná súvisiaca infraštruktúra na dopĺňanie paliva**. Tieto iniciatívy však neobsahujú žiadne ustanovenia o požadovanej palivovej infraštruktúre, ktoré sú predpokladom na splnenie príslušných cieľov. **Okrem toho by sa mala venovať osobitná pozornosť infraštruktúre na tankovanie obnoviteľných palív do lodí vo všetkých prístavoch Únie, aby sa urýchlila dekarbonizácia v odvetví námornej dopravy**.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4a) *S cieľom zabezpečiť súdržný legislatívny rámec pre používanie a zavádzanie alternatívnych palív je toto nariadenie zosúladené s iniciatívami ReFuelEU Aviation a FuelEU Maritime, s revíziou nariadenia o emisných normách CO₂ pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, s nariadením o emisných normách CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá a jeho pripravovanými revíziami a s revíziou smernice 2003/96/ES (smernica o zdaňovaní energie).*

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5) Všetky druhy dopravy by sa preto mali zastrešiť jedným nástrojom, v ktorom by sa mali zohľadniť rôzne alternatívne palivá. Používanie technológií pohonu s nulovými emisiami má v jednotlivých druhoch dopravy rôznu úroveň vyspelosti. Najmä v odvetví cestnej dopravy dochádza k rýchlemu zavádzaniu elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov. Na trhu sú dostupné aj cestné vozidlá s vodíkovými palivovými článkami. Okrem toho sa v rámci rôznych projektov a prvých komerčných operácií v súčasnosti zavádzajú menšie vodíkové plavidlá a elektrické plavidlá na batérie, ako aj vlaky s vodíkovými palivovými článkami, pričom plnohodnotné komerčné zavedenie sa očakáva v najbližších rokoch. Naopak, odvetvia leteckej a vodnej dopravy sú aj naďalej závislé od kvapalných a plyných palív, keďže hnacie systémy s nulovými a nízkymi emisiami podľa očakávaní vstúpia

(5) Všetky druhy dopravy by sa preto mali zastrešiť jedným nástrojom, v ktorom by sa mali zohľadniť rôzne alternatívne palivá, **vývoj ich trhového podielu so zreteľom na ich cenovú dostupnosť**. Používanie technológií pohonu s nulovými emisiami **a alternatívnych palív** má v jednotlivých druhoch dopravy, **ako aj v jednotlivých členských štátoch a regiónoch** rôznu úroveň vyspelosti. Najmä v odvetví cestnej dopravy dochádza k rýchlemu zavádzaniu elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov, **a preto je potrebné stanoviť pre túto vyspelú technológiu vyššie cieľové hodnoty**. Na trhu sú dostupné aj cestné vozidlá s vodíkovými palivovými článkami. Okrem toho sa v rámci rôznych projektov a prvých komerčných operácií v súčasnosti zavádzajú menšie vodíkové plavidlá a elektrické plavidlá na batérie, ako aj vlaky s vodíkovými palivovými

na trh až okolo roku 2030 (a najmä v letectve aj neskôr) a určitý čas potrvá aj úplná komercializácia. Využívanie plyných alebo kvapalných fosílnych palív je možné, len ak sa jasne naviaže na jednoznačný plán dekarbonizácie, ktorý bude v súlade s dlhodobým cieľom klimatickej neutrality v Únii, čo si vyžaduje intenzívnejšie zmiešavanie alebo náhradu obnoviteľnými palivami **ako biometán, pokročilé biopalivá alebo obnoviteľné a nízkouhlíkové syntetické plyné a kvapalné palivá**.

článkami **a elektrické vozidlá na slnečnú energiu**, pričom sa v najbližších rokoch očakáva plnohodnotné komerčné zavedenie. Naopak, odvetvia leteckej a vodnej dopravy sú aj naďalej závislé od kvapalných a plyných palív, keďže hnacie sústavy s nulovými a nízkymi emisiami **ešte nie sú na trhu**. Využívanie plyných alebo kvapalných fosílnych palív je možné, len ak sa jasne naviaže na jednoznačný plán dekarbonizácie, ktorý bude v súlade s dlhodobým cieľom klimatickej neutrality v Únii, čo si vyžaduje **čo najskoršie** intenzívnejšie zmiešavanie alebo náhradu obnoviteľnými palivami.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia Odôvodnenie 5 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5a) Preto je dôležité dodržiavať všeobecné zásady technologickej neutrality a energetickej efektívnosti v prvom rade pri tých technológiách, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie klimatickej neutrality, keďže niektoré technológie, ktoré budú potrebné v dohľadnej budúcnosti, si stále vyžadujú investície do výskumu a vývoja, pričom zároveň treba zachovať hospodársku súť až na trhu medzi rôznymi alternatívnymi technológiami a náležite zohľadniť cenovú dostupnosť a rôzne východiskové pozície členských štátov.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6) Takéto biopalivá a syntetické

(6) Takéto biopalivá, **medzi nimi aj**

palivá, ktoré nahrádzajú naftu, benzín a letecké palivá, možno vyrábať z rôznych surovín a môžu sa zmiešavať s fosílnymi palivami vo veľmi vysokých pomeroch. Technicky ich možno s drobnými úpravami použiť v súčasných technológiách vozidiel. Obnoviteľný metanol sa tiež môže použiť vo vnútrozemskej plavbe a v príbrežnej námornej doprave. Syntetické a parafinické palivá majú potenciál znížiť využívanie fosílnych palív v dodávkach energie pre dopravu. Všetky tieto palivá možno distribuovať, skladovať a používať s existujúcou infraštruktúrou alebo v prípade potreby s infraštruktúrou rovnakého druhu.

pokročilé biopalivá a syntetické palivá, ktoré nahrádzajú naftu, benzín a letecké palivá, možno vyrábať z rôznych surovín a môžu sa zmiešavať s fosílnymi palivami vo veľmi vysokých pomeroch. Technicky ich možno s drobnými úpravami ***alebo bez úprav*** použiť v súčasných technológiách vozidiel. ***Preukázalo sa, že obnoviteľné zdroje energie a skvapalnený biometán sa dajú použiť v ťažkej nákladnej doprave.*** Obnoviteľný metanol sa tiež môže použiť vo vnútrozemskej plavbe a v príbrežnej námornej doprave ***a do úvahy by sa mal vziať potenciál bioplynu.*** Syntetické a parafinické palivá majú potenciál znížiť využívanie fosílnych palív v dodávkach energie pre dopravu. Všetky tieto palivá možno distribuovať, skladovať a používať s existujúcou infraštruktúrou alebo v prípade potreby s infraštruktúrou rovnakého druhu.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

(7) LNG bude pravdepodobne naďalej zohrávať úlohu v námornej doprave, kde v súčasnosti nie je k dispozícii žiadna rentabilná technológia pohonu s nulovými emisiami. V oznámení o stratégii inteligentnej a udržateľnej mobility sa naznačuje, že námorné lode s nulovými emisiami budú pripravené na trh do roku 2030. Vzhľadom na dlhú životnosť lodí by konverzia flotíl mala prebiehať postupne. ***Na rozdiel od námornej dopravy by mali*** v prípade vnútrozemskej vodnej dopravy, kde sa bežne používajú menšie plavidlá a pokrývajú kratšie vzdialenosti, technológie hnacej sústavy s nulovými emisiami ako vodík a elektrina vstúpiť na trh rýchlejšie. Očakáva sa, že LNG už v tomto odvetví nebude zohrávať významnú úlohu. Dopravné palivá ako LNG musia byť čoraz

Pozmeňujúci návrh

(7) LNG bude pravdepodobne naďalej zohrávať úlohu v námornej doprave, kde v súčasnosti nie je k dispozícii žiadna rentabilná technológia pohonu s nulovými emisiami. V oznámení o stratégii inteligentnej a udržateľnej mobility sa naznačuje, že námorné lode s nulovými emisiami budú pripravené na trh do roku 2030. Vzhľadom na dlhú životnosť lodí by konverzia flotíl mala prebiehať postupne. V prípade vnútrozemskej vodnej dopravy, kde sa bežne používajú menšie plavidlá a pokrývajú kratšie vzdialenosti, ***sa*** technológie hnacej sústavy s nulovými emisiami ako vodík a elektrina ***stávajú vyspelými technológiami a mali by*** vstúpiť na trh rýchlejšie. Očakáva sa, že LNG už v tomto odvetví nebude zohrávať významnú úlohu. Dopravné palivá ako LNG musia

dekarbonizovanejšie – napríklad zmiešaním, resp. nahradením skvupalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými „elektropalivami“ (tzv. e-plyn). Tieto dekarbonizované palivá možno používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožní postupný prechod na dekarbonizované palivá.

byť čoraz dekarbonizovanejšie – napríklad zmiešaním, resp. nahradením skvupalneným biometánom (bio-LNG) alebo obnoviteľnými a nízkouhlíkovými syntetickými plynými „elektropalivami“ (tzv. e-plyn). Tieto dekarbonizované palivá možno používať v rovnakej infraštruktúre ako plyné fosílné palivá, čo umožní postupný prechod na dekarbonizované palivá.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(9) Zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry pre ľahké elektrické vozidlá je v rámci Únie nerovnomerné. Ak by táto nerovnomernosť pretrvávala, ohrozilo by to zavádzanie takýchto vozidiel, čím by sa obmedzila prepojenosť celej Únie. Pretrvávajúce rozdiely v politických ambíciách a prístupoch na vnútroštátnej úrovni neprinesú dlhodobú istotu potrebnú pre významné trhové investície. Záväzná minimálne ciele pre členské štáty na vnútroštátnej úrovni by preto mali zabezpečiť politické smerovanie a dopĺňať národné politické rámce. Tento prístup by mal kombinovať národné cieľové hodnoty vozových parkov i vzdialeností v transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T). Národné cieľové hodnoty vozových parkov by mali zabezpečiť, aby využívanie vozidiel v každom členskom štáte zodpovedalo zavádzaniu dostatočnej verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry. Cieľové hodnoty vzdialeností v sieti TEN-T by mali zabezpečiť úplné pokrytie hlavných cestných sietí Únie elektrickými nabíjacími bodmi, aby sa umožnilo ľahké a plynulé cestovanie v celej únii.

Pozmeňujúci návrh

(9) Zavádzanie verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry pre ľahké elektrické vozidlá je v rámci Únie **a vo všetkých regiónoch** nerovnomerné. Ak by táto nerovnomernosť pretrvávala, ohrozilo by to zavádzanie takýchto vozidiel, čím by sa obmedzila prepojenosť celej Únie. Pretrvávajúce rozdiely v politických ambíciách a prístupoch na vnútroštátnej úrovni neprinesú dlhodobú istotu potrebnú pre významné trhové investície. Záväzná minimálne ciele pre členské štáty na vnútroštátnej úrovni by preto mali zabezpečiť politické smerovanie a dopĺňať národné politické rámce. Tento prístup by mal kombinovať národné cieľové hodnoty vozových parkov i vzdialeností v transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T), **ako aj prístup založený na okruhu**. Národné cieľové hodnoty vozových parkov by mali zabezpečiť, aby využívanie vozidiel v každom členskom štáte zodpovedalo zavádzaniu dostatočnej verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry. Cieľové hodnoty vzdialeností v sieti TEN-T by mali zabezpečiť úplné pokrytie hlavných cestných sietí Únie elektrickými nabíjacími bodmi, aby sa umožnilo ľahké a plynulé cestovanie v celej únii. **Tieto ciele sa doplnia o dodatočnú nabíjaciu**

infraštruktúru vo všetkých regiónoch, aby sa zabezpečilo rovnomerné zavádzanie na celom území, ktorým sa podporí zavádzanie infraštruktúry alternatívnych palív v sieťach na rôznych úrovniach, a to aj vo vyludnených alebo riedko osídlených oblastiach. Prístup založený na okruhu by mal zohľadňovať špecifickú situáciu mestských oblastí a oblastí s relatívne vyššou hustotou obyvateľstva a vyšším podielom elektrických vozidiel na trhu na jednej strane a riedko osídlených oblastí na druhej strane. Keď sa dosiahne dostatočné zastúpenie elektrických vozidiel na trhu, trh by sa mal sám regulovať.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 9 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(9a) Hoci sa uznáva význam súkromných investícií a zavedenia trhovo orientovanej infraštruktúry pre alternatívne palivá, členské štáty, ktoré nemajú riadne systémy stimulov, by mali prijať všetky potrebné opatrenia na riešenie svojej odlišnej východiskovej pozície pri podporovaní udržateľných druhov dopravy. Osobitný dôraz by sa mal klásť na obecné a regionálne samosprávy, ktoré môžu ul'ahčiť zavádzanie vozidiel na alternatívne palivá prostredníctvom osobitných daňových stimulov, verejných zákaziek alebo miestnych dopravných predpisov. V prípade potreby sa podporuje flexibilita pravidiel verejných investícií a inej štátnej pomoci, aby sa zaručilo rovnomerné rozloženie vo všetkých regiónoch, najmä v riedko osídlených oblastiach, až kým nebude vybudovaný úplne konkurencieschopný trh.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia Odôvodnenie 9 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(9b) Nekomerční prevádzkovatelia umožňujúci iniciatívy zdola nahor, napríklad súkromní majitelia nabíjacích bodov, ktorí svoje body sprístupňujú verejnosti bezplatne alebo za dobrovoľný finančný príspevok, sami alebo ako súčasť partnerskej siete, zohrávajú dôležitú úlohu pri prechode na mobilitu s nulovými emisiami efektívne využívajúcom zdroje, najmä v riedko osídlených oblastiach; hoci sa nekomerčné systémy nabíjania nezapočítavajú do plnenia cieľov tohto nariadenia, členské štáty by ich mali podporovať spolu s požiadavkami vyplývajúcimi z cieľov stanovených v smernici o energetickej hospodárnosti budov.^{1a}

^{1a} *Smernica Európskeho parlamentu a Rady o energetickej hospodárnosti budov (prepracované znenie).*

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(10) Národné cieľové hodnoty vozových parkov by sa mali stanoviť na základe celkového počtu evidovaných elektrických vozidiel v danom členskom štáte, a to na základe spoločnej metodiky, ktorá zohľadňuje technologický vývoj, ako napríklad zvýšený dojazd elektrických vozidiel alebo intenzívnejší trhový prienik rýchlonabíjacích bodov, ktoré dokážu nabíjať viac vozidiel než bežné nabíjacie

(10) Národné cieľové hodnoty vozových parkov by sa mali stanoviť na základe celkového počtu evidovaných elektrických vozidiel v danom členskom štáte, a to na základe spoločnej metodiky, ktorá zohľadňuje technologický vývoj, ako napríklad zvýšený dojazd elektrických vozidiel alebo intenzívnejší trhový prienik rýchlonabíjacích bodov, ktoré dokážu nabíjať viac vozidiel než bežné nabíjacie

body. V tejto metodike sa takisto musia zohľadniť rozdiely v spôsobe nabíjania medzi elektrickými vozidlami na batérie a plug-in hybridmi. Metodika prevádzajúca národné cieľové hodnoty vozových parkov s celkovým maximálnym výkonom verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry by mala umožniť flexibilitu zavádzania rôznych technológií nabíjania v členských štátoch.

body. V tejto metodike sa takisto musia zohľadniť **ciele integrácie systému a integrácie obnoviteľných zdrojov vrátane súvisiacich nákladov a prínosov, ktoré sú možné vďaka inteligentným a obojsmerným nabíjacím bodom,** a rozdiely v spôsobe nabíjania medzi elektrickými vozidlami na batérie a plug-in hybridmi. Metodika, ktorá stanovuje národné cieľové hodnoty vozových parkov podľa celkového maximálneho výkonu verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúry, by mala umožniť flexibilitu zavádzania rôznych technológií nabíjania v členských štátoch, **najmä s ohľadom na geografické rozdiely, rozdielnu hustotu obyvateľstva a rozdielne podiely elektrických vozidiel na trhu v rôznych členských štátoch.**

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

(11) Vykonávaním v členských štátoch by sa mala zabezpečiť inštalácia dostatočného počtu verejne prístupných nabíjacích bodov – najmä na staniách verejnej dopravy, ako sú prístavné terminály osobnej dopravy, letiská alebo železničné stanice. Na zvýšenie pohodlia spotrebiteľov by sa mal zaviesť aj dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjacích bodov pre ľahké vozidlá najmä v sieti TEN-T, aby sa zaistilo úplné cezhraničné prepojenie a umožnil pohyb elektrických vozidiel v celej Únii.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia Odôvodnenie 13

Pozmeňujúci návrh

(11) Vykonávaním v členských štátoch by sa mala zabezpečiť inštalácia dostatočného počtu verejne prístupných nabíjacích bodov – najmä na staniách verejnej dopravy, ako sú prístavné terminály osobnej dopravy, letiská alebo železničné stanice **a podporovať multimodálne cestovanie.** Na zvýšenie pohodlia spotrebiteľov by sa mal zaviesť aj dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjacích bodov pre ľahké vozidlá v sieti TEN-T **a v mestských oblastiach,** aby sa zaistilo úplné cezhraničné prepojenie a umožnil pohyb elektrických vozidiel v celej Únii.

Text predložený Komisiou

(13) Elektrické ťažké úžitkové vozidlá potrebujú výrazne odlišnú nabíjaciu infraštruktúru než ľahké vozidlá. Verejná prístupná infraštruktúra pre elektrické ťažké úžitkové vozidlá však v súčasnosti nie je v Únii k dispozícii takmer nikde. Kombinovaný prístup využitia cieľových hodnôt vzdialeností v rámci siete TEN-T, cieľových hodnôt infraštruktúry na nočné nabíjanie a cieľových hodnôt v mestských uzloch by mal zabezpečiť, aby sa v celej Únii vytvorilo také pokrytie verejne prístupnou infraštruktúrou pre elektrické ťažké úžitkové vozidlá, ktoré zvládne očakávanú mieru zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel na batérie na trh.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Mal by sa zaviesť aj dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjajúcich bodov pre ťažké úžitkové vozidlá v sieti TEN-T, aby sa zaistilo úplné prepojenie v celej Únii. Táto infraštruktúra by mala mať dostatočný výkon na to, aby umožnila dobitie vozidla počas povinnej prestávky vodiča. Okrem rýchlonabíjajúcich bodov v celej sieti by ťažké úžitkové vozidlá mali mať možnosť využívať aj verejne prístupnú infraštruktúru na nočné nabíjanie v hlavnej dopravnej sieti **s cieľom osobitne podporiť elektrifikáciu** odvetvia diaľkovej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 17

Pozmeňujúci návrh

(13) Elektrické ťažké úžitkové vozidlá potrebujú výrazne odlišnú nabíjaciu infraštruktúru než ľahké vozidlá. Verejná prístupná infraštruktúra pre elektrické ťažké úžitkové vozidlá však v súčasnosti nie je v Únii k dispozícii takmer nikde, **a preto je potrebné zrýchliť zavádzanie infraštruktúry**. Kombinovaný prístup využitia cieľových hodnôt vzdialeností v rámci siete TEN-T, cieľových hodnôt infraštruktúry na nočné nabíjanie a cieľových hodnôt v mestských uzloch by mal zabezpečiť, aby sa v celej Únii vytvorilo také pokrytie verejne prístupnou infraštruktúrou pre elektrické ťažké úžitkové vozidlá, ktoré zvládne očakávanú mieru zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel na batérie na trh.

Pozmeňujúci návrh

(14) Mal by sa zaviesť aj dostatočný počet verejne prístupných rýchlonabíjajúcich bodov pre ťažké úžitkové vozidlá v sieti TEN-T, aby sa zaistilo úplné prepojenie v celej Únii. Táto infraštruktúra by mala mať dostatočný výkon na to, aby umožnila dobitie vozidla počas povinnej prestávky vodiča. Okrem rýchlonabíjajúcich bodov v celej sieti by ťažké úžitkové vozidlá mali mať možnosť využívať aj verejne prístupnú infraštruktúru na nočné nabíjanie v hlavnej dopravnej sieti **ako jeden zo spôsobov dekarbonizácie** odvetvia diaľkovej dopravy.

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 14 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14a) *Členské štáty by mali mať možnosť zaviesť dynamickú nabíjaciu infraštruktúru, ako je technológia bezkontaktného indukčného nabíjania alebo trolejového vedenia. V prípade, že takáto nabíjacia infraštruktúra je vybavená aj nabíjacími stanicami vymedzenými v tomto nariadení, malo by byť možné, aby sa započítavali do dosahovania cieľov pre ľahké úžitkové vozidlá stanovených v článku 3 alebo cieľov nabíjacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové vozidlá stanovených v článku 4. Členské štáty zabezpečia, aby sa v prípade používania dynamickej nabíjacej infraštruktúry v rovnakom rozsahu dosiahli celkové ciele stacionárnej nabíjacej infraštruktúry stanovené v článku 3 a článku 4 tohto nariadenia.*

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 14 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(14b) *Pri dosahovaní mobility s nulovými emisiami je potrebné, aby infraštruktúra umožnila vodičom vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami rovnako pohodlné cestovanie ako vodičom vozidiel so spaľovacím motorom. Preto je potrebné urýchlene vybudovať hustú celoeurópsku sieť nabíjacích staníc.*

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 20

(20) Inteligentné *meracie systémy vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/944*⁵² poskytujú údaje v reálnom čase, ktoré sú potrebné na zabezpečenie stability siete a podporu racionálneho využívania služieb nabíjania. Meraním odberu v reálnom čase a poskytovaním presných a transparentných informácií o nákladoch podporujú v kombinácii s inteligentnými nabíjacími bodmi nabíjanie v čase nízkeho všeobecného dopytu po elektrine a nízkych cien energie. Používanie inteligentných *meracích systémov v kombinácii s inteligentnými* nabíjacími bodmi môže optimalizovať nabíjanie, čo bude prínosom pre elektrizačnú sústavu aj pre koncových používateľov. Členské štáty by mali podporovať používanie inteligentných *meracích systémov na nabíjanie* elektrických vozidiel na verejne prístupných nabíjacích staniach všade tam, kde je to technicky možné a ekonomicky vhodné, *a zabezpečiť*, aby tieto systémy spĺňali požiadavky stanovené v článku 20 smernice (EÚ) 2019/444.

⁵² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/944 z 5. júna 2019 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou a o zmene smernice 2012/27/EÚ (Ú. v. EÚ L 158, 14.6.2019, s. 125).

(20) Inteligentné *a obojsmerné* nabíjacie body *umožňujú* nabíjanie v čase nízkeho všeobecného dopytu po elektrine a nízkych cien energie *alebo poskytovanie siet'ových služieb od používateľov elektrických vozidiel a ich odmeňovanie prostredníctvom energetického prepojenia vozidla a siete (V2G)*. Používanie inteligentných *a obojsmerných* nabíjacích bodov môže optimalizovať nabíjanie, čo bude prínosom pre elektrizačnú sústavu aj pre koncových používateľov. Členské štáty by mali podporovať používanie inteligentného *a obojsmerného nabíjania* elektrických vozidiel na verejne prístupných nabíjacích staniach všade tam, kde je to technicky možné a ekonomicky vhodné. *Ak sú takéto nabíjacie stanice vybavené aj inteligentnými meracími systémami, členské štáty zabezpečia*, aby tieto systémy spĺňali požiadavky stanovené v článku 20 smernice (EÚ) 2019/444. *Akékoľvek spracovanie, zhromažďovanie alebo uchovávanie osobných údajov a údajov o vozidle týkajúcich sa osobných údajov koncového používateľa by malo byť v súlade s [všeobecným nariadením o ochrane údajov]*.

⁵² Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/944 z 5. júna 2019 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou a o zmene smernice 2012/27/EÚ (Ú. v. EÚ L 158, 14.6.2019, s. 125).

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 21

(21) Rastúci počet elektrických vozidiel v cestnej, železničnej, námornej a inej doprave si bude vyžadovať optimalizáciu a riadenie nabíjania, aby nedochádzalo k preťaženiu a aby sa plne využila dostupnosť elektriny z obnoviteľných zdrojov a nízke ceny elektriny v sústave. Inteligentné nabíjanie môže predovšetkým uľahčiť ďalšiu integráciu elektrických vozidiel do elektrizačnej sústavy, pretože umožňuje riadenie odberu prostredníctvom agregácie a cenovej reakcie na strane spotreby. Integráciu systému môže ďalej uľahčiť obojsmerné nabíjanie (energetické prepojenie vozidla a siete). Všetky bežné nabíjacie body, **na ktorých sú vozidlá zvyčajne zaparkované dlhšie**, by preto mali umožňovať inteligentné nabíjanie.

(21) Rastúci počet elektrických vozidiel v cestnej, železničnej, námornej a inej doprave si bude vyžadovať optimalizáciu a riadenie nabíjania, aby nedochádzalo k preťaženiu a aby sa plne využila dostupnosť elektriny z obnoviteľných zdrojov a nízke ceny elektriny v sústave. Inteligentné nabíjanie môže predovšetkým uľahčiť ďalšiu integráciu elektrických vozidiel do elektrizačnej sústavy, pretože umožňuje riadenie odberu prostredníctvom agregácie a cenovej reakcie na strane spotreby. ***Malo by sa zabezpečiť, aby sa inteligentné nabíjanie realizovalo pri bežných rýchlostiach nabíjania, ako aj počas rýchleho nabíjania, a to prostredníctvom reakcie na dynamické cenové signály alebo optimalizácie toku energie.*** Integráciu systému môže ďalej uľahčiť obojsmerné nabíjanie (energetické prepojenie vozidla a siete). Všetky bežné nabíjacie body by preto mali umožňovať inteligentné nabíjanie.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 21 a (nové)

(21a) Možnosť obojsmerného nabíjania v súkromnej aj vo verejne prístupnej infraštruktúre môže byť pre ľudí podnetom, aby si kúpovali elektrické vozidlá, pretože ich potom môžu využívať na mobilitu aj na uskladňovanie energie. Preto by sa mali podporovať stimuly na zabezpečenie dostatočného počtu súkromných a verejne prístupných nabíjacích staníc, ktoré umožňujú inteligentné obojsmerné nabíjanie (V2G).

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia Odôvodnenie 21 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(21b) S cieľom zabezpečiť, aby rýchly prechod na elektromobilitu prebiehal udržateľným spôsobom, by Únia mala prevziať celosvetovú vedúcu úlohu v oblasti udržateľných výrobkov, technológií, služieb a inovácií, najmä pokiaľ ide o obehový, sociálne spravodlivý, environmentálne zodpovedný a udržateľný hodnotový reťazec batérií, vrátane istoty zamestnania a udržateľnosti počas prechodu na cestnú, námornú a leteckú dopravu s nulovými a s nízkymi emisiami.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia Odôvodnenie 21 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(21c) Prínos vozidiel s nulovými a s nízkymi emisiami k zmierneniu zmeny klímy sa maximalizuje, ak sa elektrická energia a palivo, ktoré tieto vozidlá používajú, vyrábajú z obnoviteľných zdrojov energie. Zatiaľ čo smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 urýchľuje zavádzanie energie z obnoviteľných zdrojov, toto nariadenie priamo vytvára dopyt po takýchto energiách v odvetví dopravy tým, že sa v ňom vyžaduje, aby elektrická energia, vodík, metanol alebo amoniak dodávané do vozidiel, lietadiel a plavidiel pochádzali z obnoviteľných zdrojov energie, prípadne boli vyrobené priamo na mieste, a aby sa prípade určitých palív pri výrobe využil CO₂ z priameho zachytávania vzduchu. Nepriamo vytvára dopyt po elektrine z obnoviteľných zdrojov aj tým, že zvyšuje

informovanosť spotrebiteľov prostredníctvom požiadavky, aby prevádzkovatelia nabíjacích bodov uvádzali obsah energie z obnoviteľných zdrojov v dodávanej elektrine na základe zmluvy s dodávateľom elektriny v rozsahu požadovanom v ustanoveniach bodu 5 prílohy I k smernici 2019/944.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia Odôvodnenie 23 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(23a) Členské štáty majú k dispozícii širokú škálu zdrojov financovania na podporu zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, najmä Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti zriadený nariadením (EÚ) 2021/2411^{1a}, Nástroj technickej podpory Komisie zriadený nariadením (EÚ) 2021/240^{1b}, Nástroj na prepájanie Európy zriadený nariadením (EÚ) 2021/1153^{1c}, nástroj pre alternatívne palivá zriadený nariadením 2022/xxx^{1d} a partnerstvá a misie v rámci programu Horizont Európa, najmä navrhovanú misiu zameranú na klimaticky neutrálne a inteligentné mestá, ktorej cieľom je dosiahnuť do roku 2030 klimatickú neutralitu 100 miest. Okrem toho je k dispozícii Európsky fond regionálneho rozvoja a Kohézny fond zriadené nariadením (EÚ) 2021/1058^{1e} na podporu investícií do výskumu, inovácií a zavádzania, najmä v menej rozvinutých členských štátoch a regiónoch, a program InvestEU, ktorý môže prostredníctvom svojho okna udržateľnej infraštruktúry posilniť nadčasové investície v celej Európskej únii, pomôcť mobilizovať súkromné investície a poskytovať poradenské služby navrhovateľom projektov a prevádzkovateľom pracujúcim v oblasti udržateľnej infraštruktúry a mobilných aktív. Fond na spravodlivú

transformáciu [1] môže podporovať inteligentnú a udržateľnú miestnu mobilitu vrátane infraštruktúry. V posledných rokoch skupina EIB tiež posilnila svoju podporu na urýchlenie zavádzania novších technológií, ako je elektromobilita a digitalizácia, v rámci nástroja pre čistejšiu dopravu, a očakáva sa, že EIB bude nad'alej poskytovať celý rad štruktúr financovania, ktoré pomôžu urýchliť ich zavádzanie. Členské štáty by mali využiť tieto možnosti financovania, najmä na podporu verejnej dopravy a aktívnych dopravných riešení a na financovanie opatrení určených na podporu občanov v energetickej chudobe.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/241 z 12. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti.

^{1b} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/240 z 10. februára 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj technickej podpory.

^{1c} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014.

^{1d} Nariadenie (EÚ) 2021/... o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ.

^{1e} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1058 z 24. júna 2021 o Európskom fonde regionálneho rozvoja a Kohéznom fonde.

Pozmeňujúci návrh 25

**Návrh nariadenia
Odôvodnenie 24**

Text predložený Komisiou

(24) Cenová transparentnosť je kľúčová na zabezpečenie plynulého a jednoduchého nabíjania a čerpania paliva. Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali dostať presné informácie o cene pred začatím nabíjacej alebo čerpacej služby. Cena by mala byť oznámená v jasnej štruktúre, aby koncoví používatelia mohli identifikovať **jednotlivé** nákladové zložky.

Pozmeňujúci návrh

(24) Cenová transparentnosť je kľúčová na zabezpečenie plynulého a jednoduchého nabíjania a čerpania paliva. Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali dostať presné informácie o cene pred začatím nabíjacej alebo čerpacej služby. Cena by mala byť oznámená v jasnej štruktúre, aby koncoví používatelia mohli identifikovať **všetky príslušné** nákladové zložky.

Pozmeňujúci návrh 26

**Návrh nariadenia
Odôvodnenie 25**

Text predložený Komisiou

(25) Objavujú sa nové služby, najmä v rámci podpory používania elektrických vozidiel. Subjekty ponúkajúce tieto služby, ako napríklad poskytovatelia služieb mobility, by mali mať k dispozícii spravodlivé trhové podmienky. Prevádzkovatelia nabíjacieho bodov by predovšetkým nemali neprimerane uprednostňovať žiadneho z týchto poskytovateľov služieb, napríklad prostredníctvom neodôvodnenej cenovej diferenciácie, ktorá môže brániť hospodárskej súťaži a v konečnom dôsledku viesť k vyšším cenám pre spotrebiteľov. Komisia by **mala** monitorovať vývoj na trhu nabíjania. Pri preskúmaní nariadenia Komisia prijme opatrenia, ak si to vyžaduje vývoj na trhu, ako sú obmedzenia služieb pre koncových používateľov alebo obchodné praktiky, ktoré môžu obmedzovať hospodársku súťaž.

Pozmeňujúci návrh

(25) Objavujú sa nové služby, najmä v rámci podpory používania elektrických vozidiel. Subjekty ponúkajúce tieto služby, ako napríklad poskytovatelia služieb mobility, by mali mať k dispozícii spravodlivé trhové podmienky. Prevádzkovatelia nabíjacieho bodov by predovšetkým nemali neprimerane uprednostňovať žiadneho z týchto poskytovateľov služieb, napríklad prostredníctvom neodôvodnenej cenovej diferenciácie, ktorá môže brániť hospodárskej súťaži a v konečnom dôsledku viesť k vyšším cenám pre spotrebiteľov. **Národné regulačné orgány a Komisia by mali** monitorovať vývoj na trhu nabíjania. **Najneskôr** pri preskúmaní nariadenia Komisia prijme opatrenia, ak si to vyžaduje vývoj na trhu, ako sú obmedzenia služieb pre koncových používateľov alebo obchodné praktiky, ktoré môžu obmedzovať hospodársku súťaž.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 25 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(25a) S cieľom zaistiť bezpečnosť a stabilitu siete nabíjacích bodov v celej Únii by prevádzkovatelia digitálne pripojených nabíjacích bodov mali dodržiavať minimálne pravidlá kybernetickej bezpečnosti stanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii a o zrušení smernice (EÚ) 2016/1148.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 25 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(25b) Všeobecná zásada prvoradosti energetickej efektívnosti by sa mala zohľadniť vo všetkých odvetviach, nielen v energetickom systéme, ale aj v cestnej, lodnej a leteckej doprave. Mala by sa zohľadniť najmä v politických rozhodnutiach a v rozhodnutiach o plánovaní a investíciách v súvislosti so zavádzaním nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre alternatívne palivá, a to aj pokiaľ ide o energeticкую účinnosť rôznych technológií s nulovými emisiami v celom cykle od zdroja ku kolesám (well-to-wheel) spolu s cenovou dostupnosťou, prístupom založeným na životnom cykle a technologickou neutralitou týchto technológií potrebných na dosiahnutie klimatickej neutrality.

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia Odôvodnenie 26

Text predložený Komisiou

(26) Motorové vozidlá na vodíkový pohon majú v súčasnosti veľmi nízku mieru prieniku na trh. Vybudovanie dostatočnej vodíkovej čerpaciej infraštruktúry je však nevyhnutné na umožnenie rozsiahleho zavádzania motorových vozidiel na vodíkový pohon, ako sa predpokladá vo vodíkovej stratégii Komisie pre klimaticky neutrálnu Európu⁵⁴. V súčasnosti sa vodíkové čerpacie miesta zavádzajú len v niekoľkých členských štátoch a vo veľkej miere nie sú vhodné pre ťažké úžitkové vozidlá a neumožňujú pohyb vozidiel s vodíkovým pohonom v celej Únii. Povinné cieľové hodnoty zavádzania verejne prístupných vodíkových čerpacích miest by mali zabezpečiť, aby sa v rámci základnej siete TEN-T vytvorila dostatočne hustá sieť vodíkových čerpacích miest na umožnenie plynulého pohybu ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných vodíkom v celej Únii.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia Odôvodnenie 27

Text predložený Komisiou

(27) Vodíkové vozidlá by mali byť schopné dočerpať palivo na mieste určenia alebo v jeho blízkosti – zvyčajne v mestskej oblasti. S cieľom zabezpečiť možnosť verejne prístupného čerpania na mieste určenia aspoň v hlavných mestských oblastiach by takéto čerpacie stanice mali poskytovať všetky mestské

Pozmeňujúci návrh

(26) Motorové vozidlá na vodíkový pohon majú v súčasnosti veľmi nízku mieru prieniku na trh. Vybudovanie dostatočnej vodíkovej čerpaciej infraštruktúry je však nevyhnutné na umožnenie rozsiahleho zavádzania motorových vozidiel na vodíkový pohon, ako sa predpokladá vo vodíkovej stratégii Komisie pre klimaticky neutrálnu Európu⁵⁴. V súčasnosti sa vodíkové čerpacie miesta zavádzajú len v niekoľkých členských štátoch a vo veľkej miere nie sú vhodné pre ťažké úžitkové vozidlá a neumožňujú pohyb vozidiel s vodíkovým pohonom v celej Únii. Povinné cieľové hodnoty zavádzania verejne prístupných vodíkových čerpacích miest by mali zabezpečiť, aby sa **v multimodálnych dopravných uzloch** v rámci základnej siete TEN-T vytvorila dostatočne hustá sieť vodíkových čerpacích miest na umožnenie plynulého pohybu ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel poháňaných vodíkom v celej Únii.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Pozmeňujúci návrh

(27) Vodíkové vozidlá by mali byť schopné dočerpať palivo na mieste určenia alebo v jeho blízkosti – zvyčajne v mestskej oblasti. S cieľom zabezpečiť možnosť verejne prístupného čerpania na mieste určenia aspoň v hlavných mestských oblastiach by takéto čerpacie stanice mali poskytovať všetky mestské

uzly vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013⁵⁵. V mestských uzloch by verejné orgány mali zväziť zavedenie týchto staníc v rámci centier multimodálnej nákladnej dopravy, keďže tieto stanice sú nielen typickým miestom určenia pre ťažké úžitkové vozidlá, ale môžu poskytovať vodík aj pre iné druhy dopravy, ako je železničná a vnútrozemská vodná doprava.

⁵⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

uzly vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013⁵⁵. V mestských uzloch by verejné orgány mali zväziť zavedenie týchto staníc v rámci centier multimodálnej nákladnej dopravy, **pokiaľ nevzniknú na základe trhového vývoja**, keďže tieto stanice sú nielen typickým miestom určenia pre ťažké úžitkové vozidlá, ale môžu poskytovať vodík aj pre iné druhy dopravy, ako je železničná a vnútrozemská vodná doprava.

⁵⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia Odôvodnenie 28

Text predložený Komisiou

(28) V ranom štádiu zavádzania na trh stále existuje určitá neistota, pokiaľ ide o typy vozidiel, ktoré sa dostanú na trh, a druhy technológií, ktoré sa budú vo veľkej miere používať. Ako sa uvádza v oznámení Komisie „Vodíková stratégia pre klimaticky neutrálnu Európu“⁵⁶, segment ťažkých úžitkových vozidiel bol identifikovaný ako najpravdepodobnejší segment skorého masového zavedenia vodíkových vozidiel. Vodíková čerpacia infraštruktúra by sa preto mala predbežne zamerať na tento segment a zároveň umožniť aj ľahkým vozidlám čerpanie na verejne prístupných vodíkových čerpacích staniách. V záujme interoperability by všetky verejne prístupné vodíkové stanice mali poskytovať aspoň plynný vodík pod tlakom 700 barov. Pri zavádzaní infraštruktúry by sa mal zohľadniť aj nástup nových technológií (napríklad

Pozmeňujúci návrh

(28) V ranom štádiu zavádzania na trh stále existuje určitá neistota, pokiaľ ide o typy vozidiel, ktoré sa dostanú na trh, a druhy technológií, ktoré sa budú vo veľkej miere používať. Ako sa uvádza v oznámení Komisie „Vodíková stratégia pre klimaticky neutrálnu Európu“⁵⁶, segment ťažkých úžitkových vozidiel bol identifikovaný ako najpravdepodobnejší segment skorého masového zavedenia vodíkových vozidiel. Vodíková čerpacia infraštruktúra by sa preto mala predbežne zamerať na tento segment a zároveň umožniť aj ľahkým vozidlám čerpanie na verejne prístupných vodíkových čerpacích staniách. V záujme interoperability by všetky verejne prístupné vodíkové stanice mali poskytovať aspoň plynný vodík pod tlakom 700 barov. Pri zavádzaní infraštruktúry by sa mal zohľadniť aj nástup nových technológií (napríklad

kvapalný vodík), *ktoré umožňujú väčší dojazd ťažkých úžitkových vozidiel a sú uprednostňovanou technologickou voľbou niektorých výrobcov vozidiel*. Na tento účel by mal určitý minimálny počet vodíkových čerpacích staníc ponúkať okrem plynného vodíka pod tlakom 700 barov aj kvapalný vodík.

⁵⁶ COM(2020) 301 final.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia Odôvodnenie 30

Text predložený Komisiou

(30) Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali mať možnosť platiť jednoducho a pohodlne na všetkých verejne prístupných nabíjaciach bodoch a čerpacích miestach bez toho, aby museli uzavrieť zmluvu s prevádzkovateľom nabíjacieho bodu alebo čerpacieho miesta alebo s poskytovateľom služieb mobility. Preto by pri nabíjaní alebo čerpaní paliva ad hoc mali všetky verejne prístupné nabíjacie body a čerpacie miesta akceptovať platobné *nástroje*, ktoré sa v Únii bežne používajú, *a najmä elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby*. Tento spôsob platby ad hoc by mal byť spotrebiteľom k dispozícii vždy – aj vtedy, keď sa v nabíjacom bode alebo na čerpacom mieste ponúkajú zmluvné platby.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia Odôvodnenie 30 a (nové)

kvapalný vodík). Na tento účel by mal určitý minimálny počet vodíkových čerpacích staníc ponúkať okrem plynného vodíka pod tlakom 700 barov aj kvapalný vodík.

⁵⁶ COM(2020) 301 final.

Pozmeňujúci návrh

(30) Používatelia vozidiel na alternatívny pohon by mali mať možnosť platiť jednoducho a pohodlne na všetkých verejne prístupných nabíjaciach bodoch a čerpacích miestach bez toho, aby museli uzavrieť zmluvu s prevádzkovateľom nabíjacieho bodu alebo čerpacieho miesta alebo s poskytovateľom služieb mobility. Preto by pri nabíjaní alebo čerpaní paliva ad hoc mali všetky verejne prístupné nabíjacie body a čerpacie miesta *minimálne* akceptovať platobné *karty*, ktoré sa v Únii bežne používajú. Tento spôsob platby ad hoc by mal byť spotrebiteľom k dispozícii vždy – aj vtedy, keď sa v nabíjacom bode alebo na čerpacom mieste ponúkajú zmluvné platby.

(30 a) Aby sa zabezpečilo čo najúčinnšie využívanie nabíjacej infraštruktúry, ktorá sa má zaviesť, a aby sa zvýšila dôvera spotrebiteľov v elektromobilitu, je nevyhnutné, aby používanie verejne prístupných nabíjacích staníc bolo otvorené pre všetkých používateľov bez ohľadu na značku vozidla a bez ohľadu na to, či sú súčasťou zmluvného systému platieb.

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia Odôvodnenie 32

Text predložený Komisiou

(32) Pobrežné elektrické zariadenia môžu zásobovať námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu čistou elektrinou a prispieť k zníženiu vplyvu námorných lodí a plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy na životné prostredie. V rámci námornej iniciatívy FuelEU musia prevádzkovatelia kontajnerových a osobných lodí dodržiavať ustanovenia na zníženie emisií **v prístave**. Povinnými cieľovými hodnotami zavádzania by sa malo zabezpečiť, aby malo toto odvetvie v námorných prístavoch **základnej a súhrnnej siete TEN-T** dostatočné pobrežné zásobovanie elektrickou energiou na dosiahnutie súladu s týmito požiadavkami. Uplatňovanie týchto cieľových hodnôt na všetky námorné prístavy **TEN-T** by malo zabezpečiť rovnaké podmienky medzi prístavmi.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia Odôvodnenie 32 a (nové)

Pozmeňujúci návrh

(32) Pobrežné elektrické zariadenia môžu zásobovať námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu čistou elektrinou a prispieť k zníženiu vplyvu námorných lodí a plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy na životné prostredie. V rámci námornej iniciatívy FuelEU musia prevádzkovatelia kontajnerových a osobných lodí dodržiavať ustanovenia na zníženie emisií. Povinnými cieľovými hodnotami zavádzania by sa malo zabezpečiť, aby malo toto odvetvie v námorných prístavoch **a na vnútrozemských vodných cestách základnej siete TEN-T** dostatočné pobrežné zásobovanie elektrickou energiou na dosiahnutie súladu s týmito požiadavkami. Uplatňovanie týchto cieľových hodnôt na všetky prístavy Únie by malo zabezpečiť rovnaké podmienky medzi prístavmi.

(32 a) Pri zavádzaní pobrežných elektrických zariadení a pobrežnom zásobovaní elektrickou energiou by sa mala zohľadňovať rôznorodosť námorných prístavov z hľadiska ich veľkosti, obsluhovaných segmentov dopravy, riadenia a geografickej polohy. Rozdielna správa námorných prístavov v Európskej únii môže znamenať rôzne rozdelenie zodpovednosti, pokiaľ ide o zavedenie a dodávky elektrickej energie z pobrežia.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia Odôvodnenie 33

Text predložený Komisiou

(33) Kontajnerové a osobné lode, ktoré sú kategóriami lodí s najvyššími emisiami na loď v kotvisku, by mali byť vybavené pobrežným zásobovaním elektrickou energiou prednostne. Na zohľadnenie charakteristík elektrického odberu rôznych osobných lodí počas kotvenia, ako aj prevádzkových charakteristík prístavu treba rozlišovať medzi požiadavkami na osobné lode ro-ro a vysokorychlostné osobné lode a na iné osobné lode.

Pozmeňujúci návrh

(33) Kontajnerové a osobné lode, **najmä výletné lode a trajekty**, ktoré **patria do kategórie** lodí s najvyššími emisiami na loď v kotvisku, by mali byť vybavené pobrežným zásobovaním elektrickou energiou prednostne. Na zohľadnenie charakteristík elektrického odberu rôznych osobných lodí počas kotvenia, ako aj prevádzkových charakteristík prístavu treba rozlišovať medzi požiadavkami na osobné lode ro-ro a vysokorychlostné osobné lode a na iné osobné lode.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia Odôvodnenie 34

Text predložený Komisiou

(34) **Tieto cieľové hodnoty by mali zohľadňovať typy obsluhovaných**

Pozmeňujúci návrh

(34) Námorná doprava je dôležitým spojovacím článkom pre súdržnosť

plavidiel a ich príslušné objemy premávky. Námorné prístavy s nízkym objemom premávky určitých kategórií lodí by mali byť vyňaté z povinných požiadaviek pre príslušné kategórie lodí na základe minimálnej úrovne objemu premávky, aby sa zabránilo inštalácii nedostatočne využívanej kapacity. Podobne by sa povinné cieľové hodnoty nemali zameriavať na maximálny dopyt, ale na dostatočne vysoký objem, aby sa zabránilo nedostatočnému využívaniu kapacity a aby sa zohľadnili prevádzkové charakteristiky prístavu. Námorná doprava je dôležitým spojovacím článkom pre súdržnosť a hospodársky rozvoj ostrovov v Únii. *Energetická výrobná kapacita na týchto ostrovoch nemusí byť vždy dostatočná* na to, aby sa uspokojil dopyt po pobrežnom zásobovaní elektrickou energiou. *V takom prípade by ostrovy mali byť oslobodené od tejto požiadavky, pokiaľ a pokým sa nedokončí elektrické spojenie s pevninou alebo kým sa nevytvorí dostatočná miestna kapacita výroby z čistých zdrojov energie.*

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 34 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(34a) Využívanie elektriny z pobrežnej siete plavidlami v kotvisku určite prispieva k zníženiu celkových emisií z lodnej dopravy, ale musí byť sprevádzané aj riešeniami, ktoré znižujú emisie počas plavby.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 34 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(34b) Členské štáty by mali zabezpečiť primeranú výrobu energie a dostatočnú sieťovú infraštruktúru (aj z hľadiska dostupnosti a kapacity) na uspokojenie dopytu po energii vyplývajúceho z poskytovania elektriny z pobrežnej siete v prístavoch, ako sa vyžaduje v tomto nariadení. Aby sa dosiahla účinnosť z hľadiska celkového zníženia emisií a zabránilo úniku uhlíka do vnútrozemia, táto vyrobená kapacita by mala v čoraz väčšej miere pochádzať z čistých zdrojov energie v súlade so zmeneným článkom 3 ods. 1 revidovanej smernice (EÚ) 2018/2001 (REDIII).

Pozmeňujúci návrh 40

**Návrh nariadenia
Odôvodnenie 34 c (nové)**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(34c) V záujme splnenia požiadaviek tohto nariadenia by sa mali zväziť investície do sieťových konvertorov a modernizácie siete, ktoré sú spojené s ďalšími nákladmi a komplikáciami. Európske siete pracujú na frekvencii 50 Hz, zatiaľ čo mnohé segmenty plavidiel, napríklad zaoceánske lode, potrebujú pri pripojení na elektrickú energiu z pobrežia frekvenciu 60 Hz. Na splnenie týchto požiadaviek sú potrebné investície do frekvenčných meničov vrátane financovania z verejných prostriedkov.

Pozmeňujúci návrh 41

**Návrh nariadenia
Odôvodnenie 35**

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(35) Do roku 2025 by mala byť k dispozícii základná sieť čerpacích miest LNG v námorných prístavoch. Čerpacie miesta LNG zahŕňajú terminály LNG, nádrže, výmenné nadstavby, plavidlá na prepravu palív a nákladné člny. ***Do 1. januára 2030 by mala byť vytvorená sieť čerpacích miest na vodík a amoniak v námorných prístavoch.***

Pozmeňujúci návrh 42

**Návrh nariadenia
Odôvodnenie 35 a (nové)**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(35a) Vývoj a zavádzanie nových palív a energetických riešení pre námorné odvetvie si vyžaduje koordinovaný prístup, aby sa zosúladiła ponuka a dopyt a zabránilo sa uviaznutiu aktív. Preto by sa mal vytvoriť mechanizmus konzultácií medzi všetkými príslušnými zainteresovanými stranami na úrovni jednotlivých prístavov s cieľom zabezpečiť koordináciu a konzultácie pri uplatňovaní požiadaviek stanovených v tomto nariadení, pokiaľ ide o elektrickú energiu z pobrežných zariadení. Plán zavádzania elektrickej energie z pobrežných zariadení v námorných prístavoch by mal sprevádzať komplexný národný plán financovania

Pozmeňujúci návrh 43

**Návrh nariadenia
Odôvodnenie 36**

Text predložený Komisiou

(36) Dodávanie elektriny stojacim lietadlám na letiskách by malo nahradiť spotrebu kvapalného paliva čistejším zdrojom elektriny buď v lietadle (používanie pomocnej energetickej jednotky) alebo pozemnými energetickými jednotkami (GPU). Tým **by sa mali znížiť** emisie znečisťujúcich látok a hluku, **zlepšiť** kvalita ovzdušia a **znížiť** vplyv na zmenu klímy. **Všetky prevádzkované lietadlá obchodnej leteckej dopravy by preto mali byť schopné využívať externé dodávky elektriny zaparkované na odletových bránach alebo vzdialených stanovištiach na letiskách TEN-T.**

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 36 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(36) Dodávanie elektriny stojacim lietadlám na letiskách by malo nahradiť spotrebu kvapalného paliva čistejším zdrojom elektriny buď v lietadle (používanie pomocnej energetickej jednotky) alebo pozemnými energetickými jednotkami (GPU). **Všetky prevádzkované lietadlá obchodnej leteckej dopravy by preto mali využívať externé dodávky elektriny, keď sú zaparkované na odletových bránach alebo vzdialených stanovištiach na letiskách. Zároveň by sa mali elektrifikovať pozemné vozidlá používané na letiskách alebo by mali používať iné udržateľné alternatívne palivá.** Tým sa **znižia** emisie znečisťujúcich látok a hluku, **zlepší** kvalita ovzdušia a **zniži** vplyv na zmenu klímy. **Členské štáty by mali monitorovať potenciálny nástup technológií elektrických a vodíkových lietadiel založených na obnoviteľných zdrojoch energie a v prípade potreby zaručiť zavádzanie dobijacej a čerpacej infraštruktúry.**

Pozmeňujúci návrh

(36a) Väčší dôraz na elektrifikáciu spojenú s cestnou, námornou a leteckou dopravou by nemal viesť k menšiemu objemu zdrojov potrebných na mnohé opatrenia, ktoré sú potrebné na zlepšenie miestnej, regionálnej a vnútroštátnej mobility, najmä v oblastiach, ako sú železničné a metropolitné siete.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia Odôvodnenie 38

Text predložený Komisiou

(38) Revidované národné politické rámce by mali zahŕňať podporné opatrenia na rozvoj trhu z hľadiska alternatívnych palív vrátane zavedenia nevyhnutnej infraštruktúry, a to v úzkej spolupráci s regionálnymi a miestnymi orgánmi a príslušným odvetvím a tiež s ohľadom na potreby malých a stredných podnikov. Okrem toho by sa v revidovaných rámcoch mal opísať celkový národný rámec plánovania, povoľovania a obstarávania takejto infraštruktúry vrátane identifikovaných prekážok a opatrení na ich odstránenie, aby bolo možné zaviesť infraštruktúru rýchlejšie.

Pozmeňujúci návrh

(38) Revidované národné politické rámce by mali zahŕňať podporné opatrenia na rozvoj trhu z hľadiska alternatívnych palív vrátane zavedenia nevyhnutnej infraštruktúry, a to v úzkej spolupráci s regionálnymi a miestnymi orgánmi a príslušným odvetvím a tiež s ohľadom na potreby malých a stredných podnikov. Okrem toho by sa v revidovaných rámcoch mal opísať celkový národný rámec plánovania, povoľovania a obstarávania takejto infraštruktúry vrátane identifikovaných prekážok a opatrení na ich odstránenie, aby bolo možné zaviesť infraštruktúru rýchlejšie. ***V revidovaných národných politických rámcoch by sa mala v čo najväčšej miere zohľadňovať zásada prvoradosti energetickej efektívnosti a potreba vytvoriť odolný a klimaticky neutrálny energetický systém zohľadňujúci zásadu nákladovej efektívnosti. Členské štáty by mali zvážiť nedávno vydané odporúčanie a usmernenia o vykonávaní tejto zásady¹, v ktorých sa vysvetľuje, ako môžu plánovacie, politické a investičné rozhodnutia znížiť spotrebu energie v mnohých kľúčových odvetviach vrátane dopravy^{1a}.***

^{1a} ***Odporúčanie Komisie C(2021) 7014 final z 28.9.2021 o zásade prvoradosti energetickej efektívnosti: od zásad k praxi. Usmernenia a príklady na jej vykonávanie pri rozhodovaní v odvetví energetiky a mimo neho.***

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia Odôvodnenie 40

Text predložený Komisiou

(40) V záujme podpory alternatívnych palív a rozvoja príslušnej infraštruktúry by národné politické rámce mali zahŕňať podrobné stratégie na podporu alternatívnych palív v odvetviach, ktoré sa ťažko dekarbonizujú, ako je letectvo, námorná doprava, vnútrozemská vodná doprava a železničná doprava na úsekoch siete, ktoré nemožno elektrifikovať. Členské štáty by predovšetkým mali vypracovať jasné stratégie dekarbonizácie vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci siete TEN-T v úzkej spolupráci s ostatnými dotknutými členskými štátmi. Dlhodobé stratégie dekarbonizácie by sa mali vypracovať aj pre prístavy **TEN-T** a letiská **TEN-T**, najmä so zameraním na zavádzanie infraštruktúry pre plavidlá a lietadlá s nízkymi a nulovými emisiami, ako aj pre železničné trate, ktoré **nebudú** elektrifikované. Na základe týchto stratégií by Komisia mala preskúmať toto nariadenie s cieľom stanoviť pre tieto odvetvia **viac povinných cieľových hodnôt**.

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia Odôvodnenie 40 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(40) V záujme podpory alternatívnych palív a rozvoja príslušnej infraštruktúry by národné politické rámce mali zahŕňať podrobné stratégie na podporu alternatívnych palív v odvetviach, ktoré sa ťažko dekarbonizujú, ako je letectvo, námorná doprava, vnútrozemská vodná doprava a železničná doprava na úsekoch siete, ktoré nemožno elektrifikovať. Členské štáty by predovšetkým mali vypracovať jasné stratégie dekarbonizácie vnútrozemskej vodnej dopravy v rámci siete TEN-T v úzkej spolupráci s ostatnými dotknutými členskými štátmi. Dlhodobé stratégie dekarbonizácie by sa mali vypracovať aj pre prístavy a letiská, najmä so zameraním na zavádzanie infraštruktúry pre plavidlá a lietadlá s **nízkymi a** nulovými emisiami, ako aj pre železničné trate, ktoré **nie sú** elektrifikované. Na základe týchto stratégií by Komisia mala preskúmať toto nariadenie s cieľom stanoviť pre tieto odvetvia **dotatočné povinné cieľové hodnoty**.

Pozmeňujúci návrh

(40a) Národné politické rámce by mali zahŕňať plán zavádzania v spolupráci s prístavmi, v ktorom sa podrobne stanoví verejné financovanie pobrežného zásobovania elektrickou energiou a požadovaná kapacita siete. V záujme právnej istoty a dlhodobého plánovania by sa mal rozsah povinných požiadaviek na elektrinu z pobrežných zariadení stanoviť po nadobudnutí účinnosti tohto

nariadenia. O národných politických rámcoch by sa malo rozhodnúť tak, aby poskytovali dostatok času na zavedenie pobrežnej elektrickej infraštruktúry potrebnej na splnenie požiadaviek stanovených v tomto nariadení. Keď sa terminál zaradi do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, mal by v jeho rozsahu pôsobnosti ostať.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 41

Text predložený Komisiou

(41) Členské štáty by mali využívať širokú škálu regulačných a neregulačných stimulov a opatrení na dosiahnutie povinných cieľov a vykonávanie svojich národných politických rámcov v úzkej spolupráci s aktérmi zo súkromného sektora, ktorí by mali zohrávať kľúčovú úlohu pri podpore rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Pozmeňujúci návrh

(41) Členské štáty by mali využívať širokú škálu **trhových**, regulačných a neregulačných stimulov a opatrení na dosiahnutie povinných cieľov a vykonávanie svojich národných politických rámcov v úzkej spolupráci s aktérmi zo súkromného sektora, ktorí by mali zohrávať kľúčovú úlohu pri podpore rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 41 a (nové)

Text predložený Komisiou

(41a) Členské štáty, ktoré nemajú vhodné systémy stimulov, by mali prijať všetky potrebné opatrenia na riešenie svojej odlišnej východiskovej pozície v oblasti podpory udržateľných druhov dopravy. Osobitný dôraz by sa mal klásť na obecné a regionálne samosprávy, ktoré môžu ul'ahčiť zavádzanie vozidiel na alternatívne palivá prostredníctvom osobitných daňových stimulov, verejných zákaziek alebo miestnych dopravných

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 42

Text predložený Komisiou

(42) Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES⁵⁸ sú minimálne vnútroštátne podiely verejného obstarávania vyhradené pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami, ak ekologické autobusy využívajú alternatívne palivá vymedzené v článku 2 bode 3 tohto nariadenia. Keďže na dosiahnutie týchto cieľových hodnôt prechádza čoraz viac orgánov a prevádzkovateľov verejnej dopravy na **ekologické autobusy a** autobusy s nulovými emisiami, členské štáty by mali zahrnúť cieľnú podporu a rozvoj potrebnej autobusovej infraštruktúry do svojich národných politických rámcov ako kľúčový prvok. Členské štáty by mali zriadiť a spravovať vhodné nástroje na podporu zavádzania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry aj pre podnikové (kaptívne) vozové parky, najmä pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami na miestnej úrovni.

⁵⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 43

Pozmeňujúci návrh

(42) Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES⁵⁸ sú minimálne vnútroštátne podiely verejného obstarávania vyhradené pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami, ak ekologické autobusy využívajú alternatívne palivá vymedzené v článku 2 bode 3 tohto nariadenia. Keďže na dosiahnutie týchto cieľových hodnôt prechádza čoraz viac orgánov a prevádzkovateľov verejnej dopravy na autobusy s **nízkymi a** nulovými emisiami, členské štáty by mali zahrnúť cieľnú podporu a rozvoj potrebnej autobusovej infraštruktúry do svojich národných politických rámcov ako kľúčový prvok. Členské štáty by mali zriadiť a spravovať vhodné nástroje na podporu zavádzania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry aj pre podnikové (kaptívne) vozové parky, najmä pre ekologické autobusy a autobusy s nulovými emisiami na miestnej úrovni.

⁵⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

Text predložený Komisiou

(43) Vzhľadom na zvyšujúcu sa rôznorodosť druhov palív **pre motorové vozidlá** v spojení s **prebiehajúcim nárastom cestnej** mobility občanov v celej Únii je potrebné poskytnúť používateľom vozidiel jasné a ľahko pochopiteľné informácie o palivách dostupných na čerpacích staniách a o kompatibilitate ich vozidiel s rôznymi palivami alebo nabíjacími bodmi dostupnými na trhu Únie. Členské štáty by mali mať možnosť sa rozhodnúť, že takéto informačné opatrenia vykonajú aj v súvislosti s vozidlami uvedenými na trh pred 18. novembrom 2016.

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 44

Text predložený Komisiou

(44) Pre používateľov vozidiel môžu jasné a ľahko porovnateľné informácie o cenách jednotlivých palív zohrať dôležitú rolu pri lepšom vyhodnocovaní relatívnych nákladov na jednotlivé palivá dostupné na trhu. Porovnanie jednotkových cien **určitých alternatívnych a konvenčných palív** vyjadrené ako „**cena paliva na 100 km**“, by sa preto malo na informačné účely zobrazit' na všetkých príslušných čerpacích staniách.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 45

Pozmeňujúci návrh

(43) Vzhľadom na zvyšujúcu sa **udržateľnosť všetkých** druhov palív, **ako aj** rôznorodosť **využívania motorových vozidiel (individuálne, kolektívne a spoločné)** v spojení s **čoraz väčším kombinovaním rôznych druhov dopravy pri zabezpečovaní** mobility občanov v celej Únii je potrebné poskytnúť používateľom vozidiel jasné a ľahko pochopiteľné informácie o palivách dostupných na čerpacích staniách a o kompatibilitate ich vozidiel s rôznymi palivami alebo nabíjacími bodmi dostupnými na trhu Únie. Členské štáty by mali mať možnosť sa rozhodnúť, že takéto informačné opatrenia vykonajú aj v súvislosti s vozidlami uvedenými na trh pred 18. novembrom 2016.

Pozmeňujúci návrh

(44) Pre používateľov vozidiel môžu jasné a ľahko porovnateľné informácie o cenách jednotlivých palív zohrať dôležitú rolu pri lepšom vyhodnocovaní relatívnych nákladov na jednotlivé palivá dostupné na trhu. Porovnanie jednotkových cien vyjadrené **v kWh v prípade ad hoc nabíjania elektrických vozidiel** by sa preto malo na informačné účely zobrazit' na všetkých príslušných čerpacích staniách.

Text predložený Komisiou

(45) Spotrebiteľom treba poskytnúť dostatočné informácie o geografickej polohe, charakteristikách a službách ponúkaných na verejne prístupných nabíjajúcich bodoch a čerpacích miestach s alternatívnymi palivami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Členské štáty by preto mali zabezpečiť, aby prevádzkovatelia alebo vlastníci verejne prístupných nabíjajúcich bodov a čerpacích miest poskytli relevantné statické a dynamické údaje. Mali by sa stanoviť požiadavky na typy údajov z hľadiska dostupnosti a prístupnosti relevantných údajov o nabíjaní a čerpaní palív, a to na základe výsledkov opatrenia na podporu programu „zber údajov o nabíjajúcich/čerpacích miestach s alternatívnymi palivami a jedinečné identifikačné kódy aktérov elektromobility“ (IDACS).

Pozmeňujúci návrh

(45) Spotrebiteľom treba poskytnúť dostatočné informácie o geografickej polohe, charakteristikách a službách ponúkaných na verejne prístupných nabíjajúcich bodoch a čerpacích miestach s alternatívnymi palivami, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Členské štáty by preto mali zabezpečiť, aby prevádzkovatelia alebo vlastníci verejne prístupných nabíjajúcich bodov a čerpacích miest bezplatne poskytli relevantné statické a dynamické údaje, **t. j. údaje ohlasované do vnútroštátnych systémov podľa článku 18 tohto nariadenia, ktoré by sa mali tiež začleniť do harmonizovaného systému pre celú EÚ. Tieto údaje potom môžu využívať tretie strany vrátane agregátorov a poskytovateľov služieb riadenia odberu, ako aj v rámci služieb porovnávania nabíjajúcich staníc a informovania spotrebiteľov o nabíjajúcich staniciach, najmä o ich umiestnení, cene ad hoc, dostupnosti a ďalších parametroch, ktoré sú užitočné pre spotrebiteľov, s náležitým ohľadom na požiadavky na ochranu údajov.** Mali by sa stanoviť požiadavky na typy údajov z hľadiska dostupnosti a prístupnosti relevantných údajov o nabíjaní a čerpaní palív, a to na základe výsledkov opatrenia na podporu programu „zber údajov o nabíjajúcich/čerpacích miestach s alternatívnymi palivami a jedinečné identifikačné kódy aktérov elektromobility“ (IDACS).

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 46

Text predložený Komisiou

(46) Údaje by mali zohrávať zásadnú úlohu v primeranom fungovaní nabíjacej a čerpacej infraštruktúry. Formát, frekvencia

Pozmeňujúci návrh

(46) Údaje by mali zohrávať zásadnú úlohu v primeranom fungovaní nabíjacej a čerpacej infraštruktúry. Formát, frekvencia

a kvalita, v akej by sa tieto údaje mali poskytovať a sprístupňovať, by mali určovať celkovú kvalitu ekosystému infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorý spĺňa potreby používateľov. Okrem toho by tieto údaje mali byť prístupné jednotne vo všetkých členských štátoch. Údaje by sa preto mali poskytovať v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ⁵⁹ vnútroštátnym prístupovým bodom (NAP).

⁵⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia Odôvodnenie 52

Text predložený Komisiou

(52) Pri uplatňovaní tohto nariadenia by Komisia mala konzultovať s príslušnými expertnými skupinami, a najmä s Fórom pre udržateľnú dopravu (STF) a Európskym fórom pre udržateľnú lodnú dopravu (ESSF). Takéto konzultácie s expertmi je mimoriadne dôležitá, keď má Komisia v úmysle prijať delegované alebo vykonávacie akty podľa tohto nariadenia.

a kvalita, v akej by sa tieto údaje mali poskytovať a sprístupňovať, by mali určovať celkovú kvalitu ekosystému infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorý spĺňa potreby používateľov. Okrem toho by tieto údaje mali byť prístupné jednotne vo všetkých členských štátoch. Údaje by sa preto mali poskytovať v súlade s požiadavkami stanovenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ⁵⁹ vnútroštátnym prístupovým bodom (NAP). ***Pre služby umožňujúce bezproblémové cestovanie po celej Únii by sa mal zároveň vytvoriť systém na úrovni celej Únie, do ktorého by sa importovali štandardizované informácie z národných systémov.***

⁵⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

Pozmeňujúci návrh

(52) Pri uplatňovaní tohto nariadenia by Komisia mala konzultovať ***so širokou škálou zainteresovaných strán vrátane organizácií spotrebiteľov, ako aj*** s príslušnými expertnými skupinami, a najmä s Fórom pre udržateľnú dopravu (STF) a Európskym fórom pre udržateľnú lodnú dopravu (ESSF). Takéto konzultácie s expertmi sú mimoriadne dôležité, keď má Komisia v úmysle prijať delegované alebo vykonávacie akty podľa tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 54

Text predložený Komisiou

(54) Trh s alternatívnymi palivami, a najmä palivami s nulovými emisiami je stále v raných štádiách vývoja a technológie sa rýchlo vyvíjajú. To pravdepodobne ovplyvní dopyt po alternatívnych palivách, a teda aj po infraštruktúre pre alternatívne palivá vo všetkých druhoch dopravy. Komisia by preto mala toto nariadenie do konca roka 2026 preskúmať, najmä z hľadiska cieľových hodnôt elektrických nabíjacích bodov pre ťažké úžitkové vozidlá, ako aj cieľových hodnôt v oblasti infraštruktúry pre alternatívne palivá do plavidiel a lietadiel s nulovými emisiami vo vodnej a leteckej doprave.

Pozmeňujúci návrh

(54) Trh s alternatívnymi palivami, a najmä palivami s **nízkymi a** nulovými emisiami je stále v raných štádiách vývoja a technológie sa rýchlo vyvíjajú, **pričom niektoré technológie sú už k dispozícii**. To pravdepodobne ovplyvní dopyt po alternatívnych palivách, a teda aj po infraštruktúre pre alternatívne palivá vo všetkých druhoch dopravy. Komisia by preto mala toto nariadenie do konca roka 2026 preskúmať **v súlade s cieľom klimatickej neutrality na základe analýzy najnovšieho technologického vývoja a pripravenosti trhu a so zreteľom na národné politické rámce**, najmä z hľadiska cieľových hodnôt elektrických nabíjacích bodov pre ťažké úžitkové vozidlá, ako aj cieľových hodnôt v oblasti infraštruktúry pre alternatívne palivá do plavidiel a lietadiel s nulovými emisiami vo vodnej a leteckej doprave **s náležitým ohľadom na právnu istotu a predvídateľnosť pre priemysel, ul'ahčenie dlhodobých investícií a zamedzenie vzniku uviaznutých aktív. Toto preskúmanie by malo zahŕňať všetky alternatívne palivá a dopyt po infraštruktúre by sa mal prispôbiť potenciálnej rýchlosti ich rozširovania.**

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 54 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(54 a) Vzhľadom na významný podiel cestnej dopravy na konečnej spotrebe energie v EÚ by sa v politike, plánovaní a investičných rozhodnutiach týkajúcich

sa zavádzania infraštruktúry na nabíjanie a tankovanie alternatívnych palív preto mala zohľadňovať zásada prvoradosti energetickej efektívnosti, ako je zakotvené v smernici 2012/27/EÚ [prepracovaná smernica o energetickej efektívnosti], podľa ktorej sa má zásada prvoradosti energetickej efektívnosti zohľadňovať vo všetkých odvetviach.

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 55 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(55a) Okrem zásad subsidiarity a proporcionality by súčasťou postupu preskúmania mala byť zásada rovnováhy záťaž (jeden za jeden). Zásada rovnováhy záťaž je dôležitý nástroj, ktorý má slúžiť na riešenie administratívnej a regulačnej záťaž a mal by byť doplnený kvalitatívnymi opatreniami, aby sa zabezpečila nadčasová a účinná tvorba právnych predpisov v súlade s dlhodobými cieľmi EÚ.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 55 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(55b) Nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá je súčasťou balíka Fit for 55, ktorý bude mať aj celý rad dôsledkov pre Úniu vrátane konkurencieschopnosti, tvorby pracovných miest, sadzieb za nákladnú dopravu, kúpnej sily domácností, dosahovania cieľov v oblasti klímy a rozsahu úniku uhlíka. Preto by sa malo pravidelne vykonávať jeho komplexné

hodnotenie.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia

Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Týmto nariadením sa stanovujú záväzné národné cieľové hodnoty zavádzania dostatočnej infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii pre cestné vozidlá, plavidlá a *stojace* lietadlá. Stanovujú sa v ňom spoločné technické špecifikácie a požiadavky na informácie pre používateľov, poskytovanie údajov a platobné požiadavky na infraštruktúru pre alternatívne palivá.

Pozmeňujúci návrh

1. Týmto nariadením sa stanovujú záväzné národné cieľové hodnoty zavádzania dostatočnej infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii pre cestné vozidlá, plavidlá a lietadlá. Stanovujú sa v ňom spoločné technické špecifikácie a požiadavky na informácie pre používateľov, poskytovanie údajov a platobné požiadavky na infraštruktúru pre alternatívne palivá.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

(3) „alternatívne palivá“ sú palivá alebo zdroje energie, ktoré slúžia, aspoň čiastočne, ako náhrada fosílnych zdrojov ropy v dodávkach energie pre dopravu a ktoré majú potenciál prispievať k eliminácii emisií uhlíka a vylepšujú environmentálne vlastnosti odvetvia dopravy, medzi ktoré patria:

Pozmeňujúci návrh

(3) „alternatívne palivá“ sú palivá alebo zdroje energie, ktoré slúžia, aspoň čiastočne, ako náhrada fosílnych zdrojov ropy *a plynu* v dodávkach energie pre dopravu a ktoré majú potenciál prispievať k eliminácii emisií uhlíka a vylepšujú environmentálne vlastnosti odvetvia dopravy, medzi ktoré patria:

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a – úvodná časť

Text predložený Komisiou

a) „alternatívne palivá pre vozidlá s nulovými emisiami“:

Pozmeňujúci návrh

a) „alternatívne palivá pre vozidlá, *plavidlá a lietadlá* s nulovými emisiami“:

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a – zarážka 2

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
– vodík,	– vodík a palivá odvodené od vodíka ,

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 – písmeno a – zarážka 3

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
– amoniak ;	vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 – písmeno b – zarážka 2

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
– syntetické a parafinické palivá vrátane amoniaku vyrobené z obnoviteľných zdrojov energie;	– syntetické a parafínové palivá vrátane amoniaku vyrobené z obnoviteľných zdrojov energie, ako aj palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (RFNBO) ;

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 – písmeno c – úvodná časť

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
c) „alternatívne fosílné palivá“ v prechodnej fáze:	c) „alternatívne fosílné palivá“ v rýchlej prechodnej fáze:

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Takéto alternatívne fosílné palivá v rýchlej prechodnej fáze pre vozidlá s nízkymi emisiami sa môžu zmiešať s postupne vyššími podielmi palív z obnoviteľných zdrojov vrátane ich náhrad biologického pôvodu, ako sú bio-LNG, bio-CNG a bio-LPG.

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(3 a) „infraštruktúra pre alternatívne palivá“ je akákoľvek infraštruktúra, ktorá umožňuje dopĺňanie paliva alebo nabíjanie pre rôzne typy vozidiel alebo druhov dopravy s alternatívnymi palivami, ktoré môžu významne prispieť k dekarbonizácii a zlepšiť environmentálne vlastnosti odvetvia dopravy;

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

(4) „letisko“ je akékoľvek civilné letisko vymedzené v článku 2 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES;

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 14

Text predložený Komisiou

(14) „digitálne pripojený nabíjací bod“ je nabíjací bod, ktoré môže odosielať a prijímať informácie v reálnom čase, komunikovať obojsmerne s elektrizačnou sústavou a elektrickým vozidlom a ktoré možno monitorovať a ovládať na diaľku vrátane spustenia a zastavenia operácie nabíjania a merania tokov elektriny;

Pozmeňujúci návrh

(14) „digitálne pripojený nabíjací bod“ je nabíjací bod, ktorý môže odosielať a prijímať informácie v reálnom čase, komunikovať obojsmerne s elektrizačnou sústavou a elektrickým vozidlom **a prípadne so systémom hospodárenia s energiou v budovách**, a ktoré možno monitorovať a ovládať na diaľku vrátane spustenia a zastavenia operácie nabíjania a merania tokov elektriny;

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 29 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29a) „logistické centrum“ je priestor na vymedzenom území, v ktorom rôzne subjekty na komerčnom základe vykonávajú všetky činnosti súvisiace s dopravou, logistikou a distribúciou tovaru – pre vnútroštátny aj medzinárodný tranzit; prevádzkovatelia môžu byť vlastníkami alebo nájomcami budov a zariadení (sklady, distribučné centrá, skladovacie priestory, kancelárie, servisy nákladných vozidiel atď.);

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 33

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(33) „prevádzkovateľ nabíjacieho bodu“ je subjekt zodpovedný za spravovanie a prevádzku nabíjacieho bodu, ktorý poskytuje nabíjaciú službu **poskytovateľom** služieb mobility, **ktorí zas poskytujú nabíjacie služby koncovému používateľovi alebo priamo koncovým používateľom**;

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 35 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 74

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 35 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 75

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 38

Text predložený Komisiou

(38) „verejne prístupná“ infraštruktúra pre alternatívne palivá je infraštruktúra pre

Pozmeňujúci návrh

(35a) „**platobná karta**“ je **platobná služba, ktorá funguje na základe fyzickej alebo digitálnej debetnej alebo kreditnej karty a zahŕňa aj platobné karty vložené do aplikácie pre smartfóny**;

Pozmeňujúci návrh

(35b) „**platobná služba**“ je **platobná služba vymedzená v článku 4 ods. 3 smernice (EÚ) 2015/2366**;

Pozmeňujúci návrh

(38) „verejne prístupná“ infraštruktúra pre alternatívne palivá je infraštruktúra pre

alternatívne palivá, ktorá sa nachádza na mieste alebo v priestoroch prístupných širokej verejnosti, bez ohľadu na to, či sa **takáto infraštruktúra pre alternatívne palivá** nachádza na verejnom alebo súkromnom pozemku, bez ohľadu na to, či sa uplatňujú obmedzenia alebo podmienky z hľadiska prístupu na dané miesto alebo do daných priestorov a bez ohľadu na platné podmienky využívania danej infraštruktúry pre alternatívne palivá;

alternatívne palivá, ktorá sa nachádza na mieste alebo v priestoroch prístupných širokej verejnosti **aspoň 8 hodín denne a 6 dní v týždni s časom prevádzkyschopnosti aspoň 98 %**, bez ohľadu na to, či sa nachádza na verejnom alebo súkromnom pozemku, bez ohľadu na to, či sa uplatňujú obmedzenia alebo podmienky z hľadiska prístupu na dané miesto alebo do daných priestorov a bez ohľadu na platné podmienky využívania danej infraštruktúry pre alternatívne palivá;

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 49

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(49) „čerpacie miesto“ je pevné alebo pohyblivé čerpacie zariadenie na poskytovanie akéhokoľvek kvapalného alebo plynného alternatívneho paliva, ktoré dokáže v ktoromkoľvek okamihu doplniť palivo len jednému vozidlu, **plavidlu alebo lietadlu**;

Pozmeňujúci návrh 77

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 54 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(54a) „komunita vyrábajúca energiu z obnoviteľných zdrojov“ je komunita v zmysle článku 2 bodu 16 smernice (EÚ) 2018/2001;

Pozmeňujúci návrh 78

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 57

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(57) „loď v kotvisku“ je loď, **ktorá je bezpečne uviazaná alebo ukotvená v prístave, ktorý patrí pod právomoc členského štátu, počas nakladania alebo vykladania tovaru alebo státia v prístave vrátane času, keď sa nevykonávajú operácie súvisiace s nákladom**;

Pozmeňujúci návrh 79

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 58

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(58) „pobrežné zásobovanie elektrickou energiou“ je **poskytovanie služby pozostávajúcej z viacerých prvkov vrátane dodávania** elektrickej energie prostredníctvom normalizovaného rozhrania z pobrežných zariadení pre kotviace námorné lode alebo plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy **pomocou pevného, plávajúceho alebo mobilného zariadenia, a to aj pohyblivých batérií**;

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 59

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(59) „inteligentné nabíjanie“ je nabíjanie, pri ktorom sa intenzita elektriny dodávanej do batérie upravuje v reálnom čase na základe informácií získaných prostredníctvom **štandardizovaného protokolu elektronickej komunikácie; inteligentné opätovné nabíjanie sa môže realizovať pri bežných rýchlostiach nabíjania, ako aj počas rýchleho**

nabíjania prostredníctvom reakcie na dynamické cenové signály alebo optimalizácie toku energie;

Pozmeňujúci návrh 81

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – bod 59 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(59a) „elektrické vozidlo na slnečnú energiu“ je motorové vozidlo vybavené hnacou sústavou, ktorá sa skladá minimálne z jedného neperiférneho elektrického motora v úlohe meniča energie s nabíjateľným systémom uchovávaní elektrickej energie, ktorý možno nabíjať externe, a zároveň je vybavené fotovoltickými panelmi integrovanými vo vozidle (VIPV);

Pozmeňujúci návrh 82

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 1 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

– sa zriadili verejne prístupné nabíjacie stanice pre ľahké vozidlá zodpovedajúce miere zavádzania ľahkých elektrických vozidiel **vrátane osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel**,

Pozmeňujúci návrh 83

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 1 – zarážka 1 a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

- **aspoň jedna nabíjacia stanica v nabíjacích parkoch v mestských oblastiach a v rámci základnej siete TEN-**

T a súhrnnej siete TEN-T je určená pre ľahké úžitkové vozidlá s prívesom, pričom sa zohľadňujú ich osobitné požiadavky týkajúce sa množstva nákladného priestoru, ktorý takéto vozidlá využívajú;

Pozmeňujúci návrh 84

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 1 – zarážka 2 a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

- *sa zabezpečil dostatočný počet verejne prístupných nabíjacích staníc pre ľahké vozidlá umožňujúce inteligentné a obojsmerné nabíjanie.*

Pozmeňujúci návrh 85

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 1 – zarážka 2 b (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

- *oblasti s vysokou hustotou obyvateľstva a regionálnym rozšírením ľahkých elektrických vozidiel sa zohľadňujú prostredníctvom prioritného rozvoja siete a vyšších cieľových hodnôt;*

Pozmeňujúci návrh 86

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

- a) na každé ľahké elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 1 kW *a*

- a) na každé ľahké elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 1 kW, *ak je podiel elektrických vozidiel členského štátu v rámci celkového vozového parku vyšší ako 10 %; a*

na každé ľahké elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území je celkový výkon najmenej 1,5 kW prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc, ak je podiel elektrických vozidiel členského štátu v rámci celkového plánovaného vozového parku vyšší než 7,5 % a nižší než 10 %; a

na každé ľahké elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 2 kW, ak je podiel elektrických vozidiel členského štátu v rámci celkového plánovaného vozového parku vyšší než 5 % a nižší než 7,5 %; a

na každé ľahké elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 2,5 kW, ak je podiel elektrických vozidiel členského štátu v rámci celkového plánovaného vozového parku vyšší než 2,5 % a nižší než 5 %, a

na každé ľahké elektrické vozidlo na batérie evidované na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej 3 kW, ak je podiel elektrických vozidiel členského štátu v rámci celkového plánovaného vozového parku nižší než 2,5 %;

Pozmeňujúci návrh 87

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) na každý ľahký plug-in hybrid evidovaný na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej **0,66** kW.

Pozmeňujúci návrh

b) na každý ľahký plug-in hybrid evidovaný na ich území sa prostredníctvom verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečí celkový výkon najmenej **2** kW.

Pozmeňujúci návrh 88

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno b a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ba) Bez toho, aby boli dotknuté písmená a) a c) tohto odseku, členské štáty zavedú minimálny podiel nabíjacej infraštruktúry na vnútroštátnej úrovni, ktorý bude dostatočný pre:

– 2 % elektrických vozidiel v rámci celkového vozového parku plánovaného do 31. decembra 2025;

– 5 % elektrických vozidiel v rámci celkového vozového parku plánovaného do 31. decembra 2027;

– 10 % elektrických vozidiel v rámci celkového vozového parku plánovaného do 31. decembra 2030.

Pozmeňujúci návrh 89

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 2 – písmeno a – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Pozmeňujúci návrh 90

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 2 – písmeno a – bod i

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

i) do 31. decembra 2025 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej **300**

i) do 31. decembra 2025 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej

kW a zahŕňať aspoň **jednu nabíjaciu stanicu** s individuálnym výkonom najmenej **150 kW**;

600 kW a zahŕňať aspoň **dve nabijacie stanice** s individuálnym výkonom najmenej **300 kW**;

Pozmeňujúci návrh 91

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 2 – písmeno a – bod ii

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

ii) do 31. decembra 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej **1 200 kW** a zahŕňať aspoň **štyri nabijacie stanice** s individuálnym výkonom najmenej **300 kW**;

Pozmeňujúci návrh 92

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 2 – písmeno b – úvodná časť

Text predložený Komisiou

b) **sa v rámci súhrnnej siete TEN-T v každom smere jazdy v rozstupoch maximálne 60 km zriadili** verejne prístupné nabijacie parky vyhradené pre ľahké vozidlá, ktoré spĺňajú **tieto** požiadavky:

Pozmeňujúci návrh

b) **podľa klastrov** sa verejne prístupné nabijacie parky určené pre ľahké vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky **v odseku 2 písm. a) bode i) a ii), rozmiestňujú:**

Pozmeňujúci návrh 93

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 2 – písmeno b – bod i

Text predložený Komisiou

i) **do 31. decembra 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 300 kW a zahŕňať aspoň jednu nabíjaciu stanicu s individuálnym výkonom najmenej 150 kW**;

Pozmeňujúci návrh

i) **v okruhu 5 km v mestských oblastiach**;

Pozmeňujúci návrh 94

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 2 – písmeno b – bod ii

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

ii) **na existujúcej ceste v okruhu 60 km v riedko osídlených oblastiach.**

Pozmeňujúci návrh 95

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 2 – pododsek 1 (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty môžu do cieľového klastra započítať nabíjacie parky uvedené v odsekoch 3a, 3c a 3e tohto článku.

Pozmeňujúci návrh 96

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3 a. Členské štáty zabezpečia, aby komerčné budovy s verejnými parkovacími zariadeniami splňali príslušné požiadavky [smernice o energetickej hospodárnosti budov].

Pozmeňujúci návrh 97

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3 b. Členské štáty zabezpečia, aby

aspoň polovica verejne prístupných parkovacích miest, ktoré sa zvyčajne používajú na dlhodobé parkovanie, umožňovala do roku 2030 inteligentné a obojsmerné nabíjanie.

Pozmeňujúci návrh 98

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 3 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3 c. *Ak nabíjací park slúži pre potreby ľahkých aj ťažkých úžitkových vozidiel, nabíjací park a nabíjacie stanice v ňom sa považujú za verejne prístupnú infraštruktúru na nabíjanie ľahkých aj ťažkých úžitkových vozidiel cestnej dopravy za predpokladu, že celková inštalovaná kapacita a typ nabíjačiek sú vhodné pre ľahké aj ťažké úžitkové vozidlá.*

Pozmeňujúci návrh 99

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno a – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Pozmeňujúci návrh 100

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno a – bod i

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

i) do **1. júla** 2025 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej **5000 kW** a zahŕňať aspoň **štyri nabíjacie stanice** s individuálnym výkonom najmenej 350 kW **a aspoň štyri nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 800 kW**;

Pozmeňujúci návrh 101

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno a – bod ii

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

ii) do **1. júla** 2030 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej **6500 kW** a zahŕňať aspoň **štyri** nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej **1200 kW**;

Pozmeňujúci návrh 102

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno b – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 103

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno b – bod i

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh 104

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno b – bod ii

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh 105

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno b – bod ii a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 106

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) **bola** do 31. decembra **2030** na každom bezpečnom a zabezpečenom parkovisku **nainštalovaná** aspoň **jedna**

Pozmeňujúci návrh

i) do **1. júla 2027** musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 1400 kW a zahŕňať aspoň **dve nabíjacie stanice** s individuálnym výkonom najmenej 350 kW;

Pozmeňujúci návrh

ii) do **1. júla 2030** musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej **3000 kW** a zahŕňať aspoň dve nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej **800 kW**;

Pozmeňujúci návrh

ii a) do 1. júla 2035 musí každý nabíjací park ponúkať výkon najmenej 5000 kW a zahŕňať aspoň dve nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 1200 kW;

Pozmeňujúci návrh

c) **boli** do 31. decembra **2025** na každom bezpečnom a zabezpečenom parkovisku **nainštalované aspoň dve**

nabíjacia stanica vyhradená pre ťažké úžitkové vozidlá s výkonom aspoň 100 kW;

nabíjacie stanice vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s výkonom aspoň 100 kW, **ktoré umožnia inteligentné a obojsmerné nabíjanie**;

Pozmeňujúci návrh 107

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

c a) boli do 31. decembra 2030 na každom bezpečnom a zabezpečenom parkovisku nainštalované aspoň štyri nabíjacie stanice vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s výkonom najmenej 100 kW, ktoré umožnia inteligentné a obojsmerné nabíjanie;

Pozmeňujúci návrh 108

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

d) boli do 31. decembra 2025 v každom mestskom uzle zriadené verejne prístupné nabíjacie body vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s celkovým výkonom najmenej **600** kW, ktoré poskytujú nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej **150** kW;

d) boli do 31. decembra 2025 v každom mestskom uzle zriadené verejne prístupné nabíjacie body vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s celkovým výkonom najmenej **1200** kW, ktoré poskytujú nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej **300** kW;

Pozmeňujúci návrh 109

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno e

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

e) boli do **31. decembra** 2030 v každom mestskom uzle zriadené verejne

e) boli do **1. júla** 2030 v každom mestskom uzle zriadené verejne prístupné

prístupné nabíjacie body vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s celkovým výkonom najmenej **1200 kW**, ktoré poskytujú nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 150 kW;

nabíjacie body vyhradené pre ťažké úžitkové vozidlá s celkovým výkonom najmenej **2400 kW**, ktoré poskytujú nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 150 kW **a najmenej dve nabíjacie stanice s individuálnym výkonom najmenej 350 kW**.

Pozmeňujúci návrh 110

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 – písmeno e a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ea) bolo do 31. decembra 2025 v každom logistickom centre rozmiestnených aspoň 20 % nabíjacích staníc, verejne prístupných nabíjacích bodov určených pre ťažké úžitkové vozidlá s individuálnym výkonom najmenej 350 kW a do 31. decembra 2030 aspoň 40 % nabíjacích staníc.

Pozmeňujúci návrh 111

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 20 na zmeny tohto nariadenia týkajúce sa zvýšenia individuálneho výkonu uvedeného v tomto článku na najmenej 800 kW za predpokladu, že sa zodpovedajúcim spôsobom doplnia spoločné technické špecifikácie v prílohe II.

Pozmeňujúci návrh 112

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

2. Susediace členské štáty **prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho**, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v písmenách a) a b).

Pozmeňujúci návrh 113

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Ak nabíjacia stanica slúži pre obidva smery jazdy, na cestách s nízkou hustotou premávky, považuje sa za stanicu spĺňajúcu požiadavky tohto článku pre oba smery jazdy za predpokladu, že celková inštalovaná kapacita a počet nabíjačiek zodpovedá požiadavkám pre jeden smer jazdy.

Pozmeňujúci návrh 114

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2 – pododsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

2. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov musia vo verejne prístupných nabíjacích bodoch, ktoré prevádzkujú **a zavádzajú od dátumu uvedeného v článku 24**, umožňovať koncovým používateľom ad hoc nabíjanie ich elektrických vozidiel pomocou platobného nástroja, ktorý sa v Únii bežne používa. Na tento účel **prijímajú elektronické platby prostredníctvom terminálov a zariadení používaných na platobné služby, minimálne prostredníctvom platobných kariet, bez toho, aby bolo dotknuté zahrnutie ďalších možností platby;**

Pozmeňujúci návrh 115

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

vypúšťa sa

i) čítačky platobných kariet;

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

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

Pozmeňujúci návrh 116

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

vypúšťa sa

i) čítačky platobných kariet;

ii) zariadenia s bezkontaktnou funkciou, ktoré dokážu aspoň čítať

platobné karty.

Pozmeňujúci návrh 117

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 118

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Požiadavky stanovené v *písmenách a) a b)* sa nevzťahujú na verejne prístupné nabíjacie body, ktoré za nabíjacie služby nevyžadujú platbu.

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 119

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Ceny účtované prevádzkovateľmi verejne prístupných nabíjacích bodov musia byť primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov nesmú rozlišovať medzi cenami účtovanými koncovým používateľom a cenami účtovanými poskytovateľom služieb mobility, ani medzi cenami účtovanými

Pozmeňujúci návrh

4. ***Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích staníc zabezpečia, aby mal každý poskytovateľ služieb mobility nediskriminačný prístup k nabíjacím staniciam, ktoré prevádzkujú.*** Ceny účtované prevádzkovateľmi verejne prístupných nabíjacích bodov musia byť primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné ***a musia byť založené len na elektrine prijatej***

rôznym poskytovateľom služieb mobility. Úroveň cien možno v relevantných prípadoch diferencovať len primerane a na základe objektívneho odôvodnenia.

vozidlom, pričom uplatňovať možno blokovaciu sankciu. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov nesmú rozlišovať medzi cenami účtovanými koncovým používateľom a cenami účtovanými poskytovateľom služieb mobility, ani medzi cenami účtovanými rôznym poskytovateľom služieb mobility. Úroveň cien možno v relevantných prípadoch, ***napríklad keď nabíjacie body prevádzkujú komunity vyrábajúce elektrinu z obnoviteľných zdrojov,*** diferencovať len ***transparentne a primerane,*** a na základe objektívneho odôvodnenia. ***Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie primeraného regulačného rámca, ktorý podporuje investície a voľnú hospodársku súťaž v záujme účinnosti a zavádzania nabíjacích bodov.***

Pozmeňujúci návrh 120

Návrh nariadenia Článok 5 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Členské štáty splnomocnia národné regulačné orgány, aby prijali opatrenia, ktorými sa zabezpečí, že nedôjde k zdražovaniu, okrem iného na základe vzdialenosti k najbližšiemu nabíjaciemu miestu, úrovne nabitia batérie, značky vozidla alebo účasti na zmluvnom platobnom systéme. Národné regulačné orgány monitorujú ceny a postupy výrobcov vozidiel a prevádzkovateľov nabíjacích bodov, zvažujú vhodné opatrenia na ochranu hospodárskej súťaže a ochranu spotrebiteľov a pravidelne podávajú správy Komisii.

Pozmeňujúci návrh 121

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 5 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh 122

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 5 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

– *cena za operáciu,*

Pozmeňujúci návrh

5. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov musia jasne uvádzať cenu ad hoc a všetky jej zložky na všetkých verejne prístupných nabíjacích staniciach, ktoré prevádzkujú, aby ich koncoví používatelia poznali pred začatím operácie nabíjania.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 123

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 5 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

– *cena za minútu,*

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 124

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Okrem cien za ad hoc nabíjanie sa zobrazujú aj ceny za zmluvné nabíjanie za kWh. Dodatočné cenové zložky, ktoré majú usmerniť správanie pri parkovaní alebo nabíjaní, sa zobrazujú

transparentne a oddelene.

Pozmeňujúci návrh 125

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 5 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5b. Od dátumu uvedeného v článku 24 prevádzkovatelia nabíjacích staníc, ktoré spĺňajú požiadavky tohto nariadenia, jasne uvedú, že stanica je súčasťou európskej siete alternatívnej infraštruktúry, a to aj online. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 20 prijať delegovaný akt, ktorým sa stanovia špecifikácie tohto harmonizovaného uvedenia prostredníctvom označenia a symbolu, vrátane aspoň znaku a značky EÚ, ako aj názvu tohto nariadenia a informácií v prípade, že nabíjací bod priamo alebo nepriamo získal európske finančné prostriedky, ako aj ďalších príslušných informácií v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060^{1a} a inými osobitnými nástrojmi financovania EÚ.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1060 z 24. júna 2021, ktorým sa stanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde plus, Kohéznom fonde, Fonde na spravodlivú transformáciu a Európskom námornom, rybolovnom a akvakultúrnom fonde a rozpočtové pravidlá pre uvedené fondy, ako aj pre Fond pre azyl, migráciu a integráciu, Fond pre vnútornú bezpečnosť a Nástroj finančnej podpory na riadenie hraníc a vízovú politiku.

Pozmeňujúci návrh 126

Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Ceny, ktoré poskytovatelia služieb mobility účtujú koncovým používateľom, musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Poskytovatelia služieb mobility sprístupnia koncovým používateľom pred začiatkom operácie nabíjania všetky platné cenové informácie špecifické pre ich zamýšľanú reláciu nabíjania, a to voľne dostupnými a bežne podporovanými elektronickými prostriedkami, pričom jasne rozlíšia zložky ceny účtovanej zo strany prevádzkovateľa nabíjacieho miesta, platné náklady na e-roaming a iné poplatky alebo platby, ktoré uplatňuje poskytovateľ služieb mobility. Tieto poplatky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Za cezhraničný e-roaming sa nesmú účtovať žiadne príplatky.

Pozmeňujúci návrh

6. Ceny, ktoré poskytovatelia služieb mobility účtujú koncovým používateľom, musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Poskytovatelia služieb mobility sprístupnia koncovým používateľom pred začiatkom operácie nabíjania všetky platné cenové informácie špecifické pre ich zamýšľanú reláciu nabíjania, a to voľne dostupnými a bežne podporovanými elektronickými prostriedkami, pričom jasne rozlíšia zložky ceny účtovanej zo strany prevádzkovateľa nabíjacieho miesta, platné náklady na e-roaming a iné poplatky alebo platby, ktoré uplatňuje poskytovateľ služieb mobility. Tieto poplatky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Nesmú sa účtovať žiadne príplatky, **napríklad za kalibračné služby, straty účinnosti alebo cezhraničný e-roaming.**

Pozmeňujúci návrh 127

Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 7

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

7. Od dátumu uvedeného v článku 24 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky **novovybudované alebo zrenovované** verejne prístupné nabíjacie body, ktoré prevádzkujú, boli digitálne pripojenými nabíjacími bodmi, **ich poloha a status boli viditeľné online a zahŕňali funkciu e-roaming. Všetky existujúce nabíjacie body musia túto požiadavku splniť do 1. januára 2025.**

Pozmeňujúci návrh 128

Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 8

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

8. Od dátumu uvedeného v článku 24 musia prevádzkovatelia nabíjacích bodov zabezpečiť, aby všetky **novovytvorené** verejne prístupné nabíjacie body na nabíjanie, ktoré prevádzkujú, boli schopné inteligentného nabíjania. **Všetky existujúce nabíjacie body musia túto požiadavku splniť do 1. januára 2025. Okrem ustanovenia uvedeného v článku 14 ods. 4 musia verejne prístupné bežné nabíjacie body od dátumu uvedeného v článku 24 umožňovať obojsmerné nabíjanie.**

Pozmeňujúci návrh 129

Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 9

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

9. **Od dátumu uvedeného v článku 24** členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa **v rámci** cestnej siete TEN-T, kde je nainštalovaná infraštruktúra pre alternatívne palivá, zaviedli vhodné označenia umožňujúce jednoduchú identifikáciu presného umiestnenia infraštruktúry pre alternatívne palivá. **Takéto označenia sa umiestnia aj na mieste, kde je nainštalovaná takáto infraštruktúra pre alternatívne palivá.**

Pozmeňujúci návrh 130

Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 11 a (nový)

Text predložený Komisiou

11a. Prevádzkovatelia nabíjacích bodov sprístupnia informácie, ktoré dostávajú od

Pozmeňujúci návrh

prevádzkovateľov prenosových sústav, dodávateľov elektriny alebo prostredníctvom vlastnej výroby elektriny, o podiele elektriny z obnoviteľných zdrojov a obsahu emisií skleníkových plynov v elektrine dodávanej do nabíjacích bodov, ktoré prevádzkujú, v súlade s ustanoveniami smernice 2019/944 prílohy I.

Tieto informácie sa sprístupnia koncovým používateľom digitálne, a to aj prostredníctvom palubných počítačov a aplikácií alebo na nabíjacom bode, a všetkým zainteresovaným stranám v súlade s ustanoveniami uvedenými v článku 18 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 131

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 11 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

11b. *Prevádzkovatelia zabezpečia, aby nimi prevádzkované nabíjacie body boli v dobrom technickom stave počas celého obdobia ich komerčného využívania, aby boli požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 5 vždy k dispozícii koncovým používateľom a aby údaje boli dostupné v súlade s článkom 18 tohto nariadenia.*

Pozmeňujúci návrh 132

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území do 31. decembra **2027** zaviedol minimálny počet verejne prístupných vodíkových čerpacích staníc.

Pozmeňujúci návrh 133

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby sa do 31. decembra **2030** zriadili verejne prístupné vodíkové čerpacie stanice s minimálnou kapacitou 2 t/deň, vybavené dávkovačmi na tankovanie s tlakom minimálne 700 barov a v maximálnych rozstupoch 150 km pozdĺž základnej siete TEN-T *a súhrnnej siete TEN-T*. Kvapalný vodík sa sprístupní na verejne prístupných čerpacích staniciach v maximálnych rozstupoch **450** km.

Pozmeňujúci návrh

Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby sa do 31. decembra **2027** zriadili verejne prístupné vodíkové čerpacie stanice s minimálnou kapacitou 2 t/deň, vybavené dávkovačmi na tankovanie s tlakom minimálne 700 barov a v maximálnych rozstupoch 150 km pozdĺž základnej siete TEN-T. Kvapalný vodík sa sprístupní na verejne prístupných čerpacích staniciach v maximálnych rozstupoch **350** km.

Pozmeňujúci návrh 134

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1 – pododsek 3

Text predložený Komisiou

Zabezpečia, aby bola do 31. decembra **2030** v každom mestskom uzle zriadená aspoň jedna verejne prístupná vodíková čerpacia stanica. Pre takéto čerpacie stanice sa vykoná analýza optimálneho umiestnenia, pri ktorej sa zväží najmä zriadenie takýchto staníc v multimodálnych uzloch, kde by sa dali zásobovať aj iné druhy dopravy.

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty zabezpečia, aby bola do 31. decembra **2027** v každom mestskom uzle zriadená aspoň jedna verejne prístupná vodíková čerpacia stanica. Pre takéto čerpacie stanice sa vykoná analýza optimálneho umiestnenia, pri ktorej sa zväží najmä zriadenie takýchto staníc v multimodálnych uzloch, kde by sa dali zásobovať aj iné druhy dopravy.

Pozmeňujúci návrh 135

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Susediace členské štáty zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej siete TEN-T *a súhrnnej siete TEN-T*

Pozmeňujúci návrh

2. Susediace členské štáty **prijmú potrebné opatrenia, ktorými** zabezpečia, aby sa na cezhraničných úsekoch základnej

neprekročili maximálne rozstupy uvedené v odseku 1 druhom pododseku.

siete TEN-T neprekročili maximálne rozstupy uvedené v odseku 1 druhom pododseku. ***Komisia by mala prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie spolupráce s tretími krajinami, najmä s kandidátmi na členstvo v EÚ a s tými tretími krajinami, v ktorých sa nachádzajú dopravné koridory spájajúce členské štáty.***

Pozmeňujúci návrh 136

Návrh nariadenia Článok 6 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Prevádzkovateľ verejne prístupnej čerpaciej stanice, alebo ak prevádzkovateľ nie je vlastníkom, vlastník danej stanice na základe ich vzájomnej dohody zabezpečí, aby stanica ***bola navrhnutá*** na obsluhu ľahkých vozidiel aj ťažkých úžitkových vozidiel. V termináloch nákladnej dopravy prevádzkovatelia alebo vlastníci týchto verejne prístupných vodíkových čerpacích staníc zabezpečia, aby tieto stanice ponúkali aj tekutý vodík.

Pozmeňujúci návrh

3. Prevádzkovateľ verejne prístupnej čerpaciej stanice, alebo ak prevádzkovateľ nie je vlastníkom, vlastník danej stanice na základe ich vzájomnej dohody zabezpečí, aby ***sa*** stanica ***mohla používať aj*** na obsluhu ľahkých vozidiel aj ťažkých úžitkových vozidiel. V termináloch nákladnej dopravy prevádzkovatelia alebo vlastníci týchto verejne prístupných vodíkových čerpacích staníc zabezpečia, aby tieto stanice ponúkali aj tekutý vodík.

Pozmeňujúci návrh 137

Návrh nariadenia Článok 7 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Ceny účtované prevádzkovateľmi verejne prístupných vodíkových čerpacích miest musia byť primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné. Prevádzkovatelia verejne prístupných vodíkových čerpacích miest nesmú rozlišovať medzi cenami účtovanými koncovým používateľom a cenami účtovanými poskytovateľom služieb mobility, ani medzi cenami

Pozmeňujúci návrh

2. Ceny účtované prevádzkovateľmi verejne prístupných vodíkových čerpacích miest musia byť primerané, ľahko a jasne porovnateľné, transparentné a nediskriminačné. Prevádzkovatelia verejne prístupných vodíkových čerpacích miest nesmú rozlišovať medzi cenami účtovanými koncovým používateľom a cenami účtovanými poskytovateľom služieb mobility, ani medzi cenami

účtovanými rôznym poskytovateľom služieb mobility. Úroveň cien možno v relevantných prípadoch diferencovať len na základe objektívneho odôvodnenia.

účtovanými rôznym poskytovateľom služieb mobility. Úroveň cien možno v relevantných prípadoch diferencovať **transparentne a primerane** len na základe objektívneho odôvodnenia.

Pozmeňujúci návrh 138

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 1 – pododsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa v námorných prístavoch zabezpečila minimálna úroveň pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné kontajnerové a osobné lode. Členské štáty na tento účel prijímú potrebné opatrenia na **zabezpečenie toho, aby do 1. januára 2030:**

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa v námorných prístavoch zabezpečila minimálna úroveň pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre námorné kontajnerové a osobné lode. Členské štáty na tento účel prijímú potrebné opatrenia, **za základe ktorých riadiace orgány prístavov zabezpečia**, aby:

Pozmeňujúci návrh 139

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 1 – pododsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

a) **do 1. januára 2025 mali všetky námorné prístavy** dostatočný elektrický výkon pobrežného zásobovania na uspokojenie dopytu **osobných lodí a námorných kontajnerových lodí s hrubou priestornosťou nad 400 ton;**

Pozmeňujúci návrh 140

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 1 – pododsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh 141

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh 142

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 1 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

b) *do 1. januára 2030 mali všetky* námorné prístavy dostatočný elektrický výkon pobrežného zásobovania na uspokojenie dopytu *všetkých zostávajúcich typov lodí s hrubou priestornosťou nad 400 ton;*

Pozmeňujúci návrh

c) *Požiadavky na elektrický výkon možno splniť pomocou primeraných kapacít, ktoré poskytuje celý rad pobrežných energetických technológií, ako napríklad elektrická energia z pevniny, vymeniteľné batérie alebo energetické člny;*

Pozmeňujúci návrh

c a) Členské štáty môžu splnomocniť prístavné orgány, aby v závislosti od dopytu nevykonávali písmená a) až c) v každom termináli.

Pozmeňujúci návrh 143

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

2. Pri určovaní **dopytu** sa neberú do úvahy tieto zastavenia v prístave:

Pozmeňujúci návrh 144

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 2 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) niekoľko krátkych zastavení v prístave na nakládku a vykládku v rôznych termináloch v tom istom prístave bez prekročenia času vymedzeného v písmene a);

Pozmeňujúci návrh 145

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 3

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

3. Ak sa námorný prístav nachádza na ostrove **alebo v najvzdialenejšom prístave, členské štáty splnomocnia regionálne orgány, aby vypracovali plány, podľa ktorých sa vytvorí dostatočná kapacita siete a dodatočná miestna kapacita výroby z obnoviteľných zdrojov energie na uspokojenie dopytu, a to aj prostredníctvom integrovaných energetických systémov, uskladňovania a riadenia odberu. Odchylne môže dopyt po elektrickej energii z pobrežia uspokojiť elektrická sieť, ak sú náklady neprimerané prínosom vrátane prínosov pre životné prostredie.**

Pozmeňujúci návrh 146

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Členské štáty zabezpečia, aby riadiace orgány prístavov vo všetkých námorných prístavoch poskytovali primeraný počet nabíjacích staníc zodpovedajúci dopytu po plavidlách poháňaných batériami. Do 1. januára 2025 sa vo všetkých námorných prístavoch nainštaluje aspoň jeden nabíjací bod s primeraným výkonom.

Pozmeňujúci návrh 147

Návrh nariadenia

Článok 9 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3b. Členské štáty zabezpečia, aby riadiace orgány prístavov mohli využívať finančné prostriedky EÚ a vnútroštátne finančné prostriedky na zavedenie požadovanej infraštruktúry. Riadiace orgány prístavov sú takisto oprávnené požiadať národné regulačné orgány o výnimky zo smernice 2019/944 s cieľom umožniť návratnosť investičných nákladov súvisiacich s potrebným doplnením dostatočnej kapacity siete a pripojení, rezervou energie a frekvenčnou konverziou na prístavy prostredníctvom tarify za elektrickú energiu.

Pozmeňujúci návrh 148

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

b) bol do 1. januára **2025** zriadený aspoň **jeden nabíjací bod s primeraným výkonom pre plavidlá poháňané batériami** v prístavoch na vnútrozemských vodných cestách základnej siete TEN-T; **členské štáty zabezpečia, aby bol v prístavoch k dispozícii primeraný počet nabijacích staníc zodpovedajúci dopytu plavidiel poháňaných batériami.**

Pozmeňujúci návrh 149

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 1 – písmeno b a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 150

Návrh nariadenia

Článok 11 – nadpis

Text predložený Komisiou

Cieľové hodnoty dodávok LNG v námorných prístavoch

Pozmeňujúci návrh 151

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Členské štáty zabezpečia zriadenie primeraného počtu čerpacích miest LNG v námorných prístavoch základnej siete TEN-T uvedených v odseku 2 **na**

Pozmeňujúci návrh

ba) kapacita siete a pripojenie, rezerva energie a frekvenčná konverzia v prístavoch boli dostatočné.

Pozmeňujúci návrh

Cieľové hodnoty dodávok LNG, **vodíka a amoniaku** v námorných prístavoch

Pozmeňujúci návrh

1. **V súlade s existujúcimi právnymi predpismi** členské štáty zabezpečia zriadenie primeraného počtu čerpacích miest LNG v námorných prístavoch

umožnenie premávky námorných lodí v základnej sieti TEN-T do 1. januára 2025. Členské štáty v prípade potreby spolupracujú so susednými členskými štátmi s cieľom zabezpečiť adekvátne pokrytie základnej siete TEN-T.

základnej siete TEN-T uvedených v odseku 2 do 1. januára 2025, **a to len v prípade dopytu, pokiaľ náklady nie sú neprimerané prínosom vrátane prínosom pre životné prostredie.** Členské štáty v prípade potreby spolupracujú so susednými členskými štátmi s cieľom zabezpečiť adekvátne pokrytie základnej siete TEN-T.

Pozmeňujúci návrh 152

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1 a. Členské štáty zabezpečia zriadenie primeraného počtu čerpacích miest vodíka a amoniaku v námorných prístavoch uvedených v odseku 2 na umožnenie premávky námorných lodí v celej Únii do 1. januára 2030. Členské štáty v prípade potreby spolupracujú so susednými členskými štátmi s cieľom zabezpečiť zodpovedajúce pokrytie.

Pozmeňujúci návrh 153

Návrh nariadenia

Článok 11 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Členské štáty určia vo svojich národných politických rámcoch námorné prístavy základnej siete TEN-T, ktoré musia zabezpečiť prístup k čerpacím miestam LNG uvedeným v odseku 1, pričom do úvahy berú skutočné potreby a rozvoj **trhu**.

2. Členské štáty určia vo svojich národných politických rámcoch námorné prístavy základnej siete TEN-T, ktoré musia zabezpečiť prístup k čerpacím miestam LNG uvedeným v odseku 1, pričom do úvahy berú skutočné potreby a rozvoj **týkajúce sa čerpania**.

Pozmeňujúci návrh 154

Návrh nariadenia
Článok 11 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Členské štáty určia vo svojich národných politických rámcoch námorné prístavy, ktoré musia zabezpečiť prístup k čerpacím miestam vodíka a amoniaku uvedeným v odseku 1, pričom do úvahy berú skutočné potreby a rozvoj týkajúce sa čerpania.

Pozmeňujúci návrh 155

Návrh nariadenia
Článok 12 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty zabezpečia, aby riadiace orgány všetkých letísk **základnej a súhrnnej siete TEN-T** zabezpečili dodávanie elektriny stojacim lietadlám, a to:

1. Členské štáty zabezpečia, aby riadiace orgány všetkých letísk zabezpečili dodávanie elektriny z obnoviteľných zdrojov stojacim lietadlám, a to:

Pozmeňujúci návrh 156

Návrh nariadenia
Článok 12 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Odsek 1 sa nevzťahuje na krátkodobé parkovacie miesta, ako sú miesta na odstraňovanie námrazy, parkovacie miesta vo vojenských zónach.

Pozmeňujúci návrh 157

Návrh nariadenia
Článok 12 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Členské štáty prijímú najneskôr **k 1. januáru** 2030 potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby elektrina dodávaná podľa odseku 1 pochádzala z elektrizačnej sústavy alebo sa vyrábala na mieste z obnoviteľných zdrojov.

Pozmeňujúci návrh 158

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 159

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Členské štáty prijímú najneskôr **do 1. januára** 2030 potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby elektrina dodávaná podľa odseku 1 pochádzala z elektrizačnej sústavy alebo sa vyrábala na mieste z obnoviteľných zdrojov.

Pozmeňujúci návrh

2a. Od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia členské štáty zabezpečia, aby riadiace orgány všetkých letísk poskytli primeraný počet elektrických nabíjaciech staníc alebo primerané množstvo iných udržateľných alternatívnych palív na služby pozemnej obsluhy, ako aj elektrických nabíjaciech bodov na dlhodobé parkovanie, ako sa vyžaduje podľa článku 3, s možnosťou inteligentného a obojsmerného nabíjania, a aby riadiace orgány všetkých letísk poskytli povolenie na inštaláciu ďalších elektrických nabíjaciech staníc pre iných poskytovateľov služieb, ako sú logistické a doručovacie služby, ako aj spoločnosti poskytujúce prenájom vozidiel, a to aj s rýchlym a veľmi rýchlym nabíjaním.

2b. Členské štáty najneskôr do 1. januára 2030 zabezpečia, aby riadiace orgány všetkých letísk zabezpečili dodatočné dodávky elektriny z obnoviteľných zdrojov pre všetky

*pozemné vozidlá používané na letiskách
alebo udržateľných alternatívnych palív.*

Pozmeňujúci návrh 160

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2c. Členské štáty najneskôr do 1. januára 2030 zabezpečia, aby riadiace orgány všetkých letísk poskytovali primeraný počet elektrických nabíjacích staníc a čerpacích staníc pre služby podľa odseku 2b tohto článku.

Pozmeňujúci návrh 161

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2 d (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2d. Ak sa letisko nachádza na ostrove alebo v najvzdialenejšom regióne, kde neexistuje potenciál na dostatočnej miestnej kapacity výroby z obnoviteľných zdrojov energie v kombinácii okrem iného so službami uskladňovania a riadenia odberu a ktorý nie je pripojený k elektrizačnej sústave, odsek 1 sa neuplatňuje, kým sa neukončí elektrické pripojenie, pokiaľ náklady nie sú neprimerané prínosom vrátane prínosov pre životné prostredie, pričom v takom prípade sa povinnosť neuplatňuje.

Pozmeňujúci návrh 162

Návrh nariadenia

Článok -12 a (nový)

Článok 12a

**Cieľové hodnoty infraštruktúry
železničných tratí**

1. **Členské štáty zabezpečia dostatočnú infraštruktúru, ktorá umožní, aby boli železničné trate v celej Únii plne elektrifikované v súlade s cieľmi [nariadenie o TEN-T, článok 5].**
2. **Ak nie je možná elektrifikácia železničných tratí, členské štáty zabezpečia dostatočnú infraštruktúru, ktorá umožní používanie alternatívnych pohonných systémov, napríklad na báze vodíka, na neelektrifikovaných tratiach.**
3. **Členské štáty zabezpečia, aby sa pri prijímaní rozhodnutí o potrebnej infraštruktúre, ktorá sa má zaviesť s cieľom dosiahnuť súlad s odsekom 2, v plnej miere zohľadnila zásada prvoradosti energetickej efektívnosti.**
4. **Odsek 1 sa nevzťahuje na izolované siete.**

Pozmeňujúci návrh 163

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

1. Každý členský štát do 1. januára 2024 **spolu s regionálnymi, vnútroštátnymi a miestnymi orgánmi** vypracuje a Komisii zašle návrh národného politického rámca pre rozvoj trhu, pokiaľ ide o alternatívne palivá v odvetví dopravy a rozvoj príslušnej infraštruktúry, **s cieľom zabezpečiť technologickú neutralitu tých technológií, ktoré sú potrebné na dosiahnutie klimatickej neutrality. Národný politický rámec musí byť založený na podrobných podieloch na**

trhu a doprave, najmä v prípade tranzitnej dopravy, na monitorovaní údajov a musí zahŕňať podrobné prognózy trhu.

Pozmeňujúci návrh 164

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) posúdenie súčasného stavu a budúceho rozvoja trhu, pokiaľ ide o alternatívne palivá **v odvetví dopravy, ako aj rozvoja infraštruktúry pre alternatívne palivá**, pričom sa zohľadní intermodálny prístup k infraštruktúre pre alternatívne palivá a v relevantných prípadoch cezhraničná kontinuita;

Pozmeňujúci návrh

a) posúdenie súčasného stavu a budúceho rozvoja trhu, pokiaľ ide o **infraštruktúru pre** alternatívne palivá, **najmä ťažké úžitkové vozidlá, odvetvie leteckej a námornej dopravy, ako aj štúdie uskutočniteľnosti zavádzania príslušnej infraštruktúry**, pričom sa zohľadní intermodálny prístup k infraštruktúre pre alternatívne palivá a v relevantných prípadoch cezhraničná kontinuita **a mobilita a prístupnosť v najvzdialenejších regiónoch a to aj na pevnine**;

Pozmeňujúci návrh 165

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno a a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) vykonávanie zásad nákladovej efektívnosti a zásady prvoradosti energetickej efektívnosti v súlade s článkom 3 ods. 1 písm. b) smernice 2012/27/EÚ vo všetkých príslušných politických, plánovacích a investičných rozhodnutiach; členské štáty zohľadnia najmä efektívnosť dosiahnutel'nú okrem iného prostredníctvom prechodu na iný typ paliva vrátane zohľadnenia energetickej účinnosti rôznych technológií v celom cykle od zdroja ku kolesám, prechodu na iný druh dopravy, zvýšeného využívania verejnej dopravy, zintenzívnenia spoločnej mobility,

optimálneho rozmiestnenia nabíjacej a čerpacej infraštruktúry a optimálneho využívania takejto infraštruktúry;

Pozmeňujúci návrh 166

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) národné cieľové hodnoty a ciele podľa článkov 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 a 12, pri ktorých sú v tomto nariadení stanovené záväzné národné cieľové hodnoty;

Pozmeňujúci návrh

b) národné cieľové hodnoty a ciele podľa článkov 3, **5**, 4, 6, 8, 9, 10, 11, **12 a 12a**, pri ktorých sú v tomto nariadení stanovené záväzné národné cieľové hodnoty;

Pozmeňujúci návrh 167

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno d

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

d) politiky a opatrenia potrebné na zabezpečenie dosiahnutia záväzných cieľových hodnôt a cieľov uvedených v písmenách b) a c) tohto odseku, **spolu s posúdením požadovaných investícií;**

Pozmeňujúci návrh 168

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno g a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ga) vnútroštátne ciele a opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá: v mestských oblastiach pre mobilitu ľahkých nákladných vozidiel, pre ktorú sú v článku 4 stanovené záväzné ciele, a pre mobilitu ľahkých aj ťažkých nákladných vozidiel, pre ktorú nie sú v tomto nariadení stanovené žiadne záväzné

ciele, najmä pokiaľ ide o verejne prístupné nabíjacie body, ako sú body inštalované na parkoviskách a v obchodných priestoroch;

Pozmeňujúci návrh 169

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno h

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

h) opatrenia na podporu dostatočného počtu verejne prístupných nabíjacích bodov na vysokovýkonné nabíjanie ***pre mobilitu ľahkých aj ťažkých nákladných vozidiel, ktoré zabezpečia primerané pokrytie v husto obývaných oblastiach;***

Pozmeňujúci návrh 170

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno i

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

i) opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby zavádzanie a prevádzka nabíjacích bodov vrátane geografického rozloženia nabíjacích bodov s ***inteligentným a*** obojsmerným nabíjaním ***umožňovali elektrickým vozidlám, aby prispievali k flexibilitě energetického systému a k prieniku elektriny z obnoviteľných zdrojov do elektrizačnej sústavy so zreteľom na všetky typy nabíjacích bodov, či už verejných, alebo súkromných, na základe hodnotenia podľa článku 14 ods. 3;***

Pozmeňujúci návrh 171

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – bod i a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ia) posúdenie súčasného stavu a budúceho vývoja kapacity siete a opatrenia na zlepšenie odolnosti siete vrátane finančného plánu;

Pozmeňujúci návrh 172

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno j a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ja) opatrenia na zabezpečenie toho, aby rozširovanie verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest, ako aj možností dopravy poháňanej alternatívnymi palivami, najmä verejnej dopravy, bolo cenovo dostupné a prístupné pre všetkých používateľov;

Pozmeňujúci návrh 173

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno k

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

k) opatrenia na odstránenie možných prekážok z hľadiska plánovania, povoľovania a obstarávania infraštruktúry pre alternatívne palivá **a na obmedzenie časového odstupu medzi počiatočným zavedením a skutočným využívaním na najviac 6 mesiacov, pričom sa náležite zohľadnia konzultácie so zainteresovanými stranami a postupy hodnotenia vplyvu na životné prostredie; ak je to možné, postup podávania žiadostí sa plne digitalizuje;**

Pozmeňujúci návrh 174

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno k a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ka) opatrenia na zabezpečenie toho, aby verejne prístupná infraštruktúra pre alternatívne palivá dostupná na vnútroštátnej úrovni zohľadňovala hustotu obyvateľstva a počet registrácií vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami podľa článku 2 v miestnej oblasti na základe úrovne NUTS 3 v súlade s najnovšou klasifikáciou NUTS;

Pozmeňujúci návrh 175

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno k b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

kb) opatrenia na zabezpečenie toho, aby malé a stredné podniky (MSP) mohli vo svojej trojitej úlohe výrobcov, prevádzkovateľov a používateľov v plnej miere využívať rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá;

Pozmeňujúci návrh 176

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno k c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

kc) opatrenia na podporu komunit využívajúcich obnoviteľné zdroje energie pri zavádzaní nabíjacích bodov, najmä v riedko osídlených oblastiach;

Pozmeňujúci návrh 177

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno l

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

l) plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá na letiskách nad rámec dodávania elektriny stojacim lietadlám – najmä na čerpanie vodíka **a iných udržateľných palív z obnoviteľných zdrojov** a elektrické nabíjanie lietadiel;

Pozmeňujúci návrh 178

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno n

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 179

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno p a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

pa) mapovanie vhodných lokalít pre rozvoj kapacít na obnoviteľné zdroje v miestach s dostatočnou kapacitou siete a modelovanie budúceho dopytu po nabíjaní; tieto informácia sa zverejnia.

Pozmeňujúci návrh 180

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno p b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

pb) v opatreniach na zabezpečenie

pripojenia k sieti a energetickej kapacity sa zohľadňuje počet nabíjacích parkov, ktoré možno očakávať v budúcnosti v dôsledku rastúceho rozšírenia vozového parku elektrických vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 181

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno p c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

pc) opatrenia a investície na podporu zavádzania kapacít na výrobu elektrickej energie vo všeobecnosti, ako aj najmä z obnoviteľných zdrojov, na zásobovanie nabíjacích staníc elektrickou energiou a na výrobu vodíka a vodíkových palív pre čerpacie stanice, ako aj kapacity na výrobu elektrickej energie na letiskách a v prístavoch, najmä na ostrovoch;

Pozmeňujúci návrh 182

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno p d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

pd) komplexný investičný a finančný plán, v ktorom sa stanovujú investície potrebné na dosiahnutie cieľov stanovených vo vnútroštátnom politickom rámci a ktorý zahŕňa aj príslušnú infraštruktúru;

Pozmeňujúci návrh 183

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 – písmeno p e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

pe) plán zavádzania pripojení do siete

a kapacity siete vrátane energie z pobrežnej elektrickej siete v námorných prístavoch.

Pozmeňujúci návrh 184

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, a pred uplynutím lehoty v ňom stanovenej sa členské štáty vyzývajú, aby predložili predbežné národné politické rámce s cieľom zabezpečiť hladký a rýchly rozvoj a zavedenie infraštruktúry. Ak sa členský štát rozhodne predložiť predbežný národný politický rámec, Komisia predbežný národný politický rámec posúdi a vydá odporúčania najneskôr do šiestich mesiacov od predloženia predbežných národných politických rámcov.

Pozmeňujúci návrh 185

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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

Pozmeňujúci návrh 186

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 2 a (nový)

2a. **Členské štáty podporujú investície do kapacity a inteligentných distribučných sietí s cieľom udržať elektrifikáciu mobility a zároveň podporujú integráciu systémov a obnoviteľných zdrojov energie a energetickú účinnosť. S cieľom podporiť investorov do nabíjacej a sieťovej infraštruktúry členské štáty po konzultácii so všetkými zainteresovanými stranami a príslušnými prevádzkovateľmi distribučných sústav, a s regulačným orgánom vypracujú investičné programy, v ktorých zväžia, kde je vzhľadom na rozvinutú nabíjajúcu infraštruktúru najviac potrebné zlepšiť kapacitu siete a ako tento rozvoj prispôbiť sieti spôsobom, ktorý umožní dosiahnuť viaceré ciele týkajúce sa predovšetkým energetickej účinnosti, integrácie energetických systémov, inteligentnosti, flexibility, zvýšeného využívania energie z obnoviteľných zdrojov a energetickej bezpečnosti.**

Pozmeňujúci návrh 187

Návrh nariadenia Článok 13 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Členské štáty zabezpečia, aby národné politické rámce **podľa potreby** zohľadňovali záujmy **regionálnych a miestnych orgánov**, najmä pokiaľ ide o nabíjajúcu a čerpajúcu infraštruktúru pre verejnú dopravu, ako aj záujmy dotknutých zainteresovaných strán.

Pozmeňujúci návrh 188

Návrh nariadenia Článok 13 – odsek 3 a (nový)

Pozmeňujúci návrh

3. Členské štáty zabezpečia, aby národné politické rámce zohľadňovali **vnútroštátne, regionálne a miestne** záujmy, najmä pokiaľ ide o nabíjajúcu a čerpajúcu infraštruktúru pre verejnú dopravu, ako aj záujmy **všetkých** dotknutých zainteresovaných strán.

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Členské štáty v rámci svojej vnútroštátnej politiky posudzujú a oznamujú, ako prevádzkovatelia nabíjacích bodov vykonávajú ustanovenia článku 5. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty prijmú vhodné opatrenia na zabezpečenie toho, aby prevádzkovatelia nabíjacích bodov dodržiavali článok 5.

Pozmeňujúci návrh 189

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3b. Členské štáty vo svojich politických rámcoch zohľadňujú regionálne rozdiely a venujú osobitnú pozornosť menej rozvinutým regiónom (na úrovni NUTS-2), najmä tým, ktorých regionálny HDP (PPS na obyvateľa v % EÚ27) je nižší než 50.

Pozmeňujúci návrh 190

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Tam, kde je to potrebné, musia členské štáty spolupracovať – formou konzultácií alebo spoločných politických rámcov – s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia boli koherentné a koordinované. Členské štáty musia predovšetkým spolupracovať na stratégiách používania alternatívnych palív a zavádzania zodpovedajúcej infraštruktúry **vo vodnej doprave**. Komisia členským štátom v procese spolupráce pomôže.

4. Členské štáty **musia** spolupracovať – formou konzultácií alebo spoločných politických rámcov – s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia boli koherentné a koordinované. **V súlade s článkom 45 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 sa aktívne konzultuje s európskymi koordinátormi.** Členské štáty musia predovšetkým spolupracovať na stratégiách používania alternatívnych palív a zavádzania zodpovedajúcej infraštruktúry. Komisia

členským štátom v procese spolupráce pomôže.

Pozmeňujúci návrh 191

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Komisia by mala prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie spolupráce s tretími krajinami, najmä s kandidátskymi krajinami na členstvo v EÚ a s tými tretími krajinami, v ktorých sa nachádzajú tranzitné koridory, ktoré spájajú členské štáty.

Pozmeňujúci návrh 192

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5. Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá sa musia realizovať v súlade s príslušnými pravidlami štátnej pomoci v zmysle ZFEÚ.

5. Opatrenia na podporu infraštruktúry pre alternatívne palivá sa musia realizovať v súlade **s klimatickými cieľmi, aby sa predišlo vytváraniu uviaznutých aktív,** a s príslušnými pravidlami štátnej pomoci v zmysle ZFEÚ.

Pozmeňujúci návrh 193

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 7 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7. Komisia návrhy národných politických rámcov posúdi a môže členskému štátu vydať odporúčania najneskôr do šiestich mesiacov od predloženia návrhu národných politických rámcov v zmysle odseku 1. Uvedené

7. Komisia návrhy národných politických rámcov posúdi **v prípade potreby po konzultácii s príslušným zodpovedným koordinátorom TEN-T,** a môže členskému štátu vydať odporúčania najneskôr do šiestich mesiacov od

odporúčania sa môžu zamerať najmä na:

predloženia návrhu národných politických rámcov v zmysle odseku 1. Uvedené odporúčania sa môžu zamerať najmä na:

Pozmeňujúci návrh 194

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 7 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) úroveň ambícií cieľových hodnôt a cieľov v záujme splnenia povinností stanovených v článkoch 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 **a 12**;

Pozmeňujúci návrh

a) úroveň ambícií cieľových hodnôt a cieľov v záujme splnenia povinností stanovených v článkoch 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, **12 a 12a**;

Pozmeňujúci návrh 195

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 7 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) politiky a opatrenia súvisiace s cieľovými hodnotami a cieľmi členských štátov.

Pozmeňujúci návrh

b) politiky a opatrenia súvisiace s cieľovými hodnotami, cieľmi členských štátov **a ich geografickým rozdelením v regiónoch v rámci členského štátu**.

Pozmeňujúci návrh 196

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Každý členský štát predloží Komisii samostatnú správu o pokroku vo vykonávaní jeho národného politického rámca – prvý raz 1. januára **2027** a následne každé dva roky.

Pozmeňujúci návrh

1. Každý členský štát predloží Komisii samostatnú správu o pokroku vo vykonávaní jeho národného politického rámca – prvý raz 1. januára **2025** a následne každé dva roky.

Pozmeňujúci návrh 197

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Regulačný orgán členského štátu najneskôr do 30. júna **2024** a potom pravidelne každé **tri** roky posúdi, ako by zavedenie a prevádzka nabíjacích bodov mohli umožniť elektrickým vozidlám ďalej prispievať k flexibilitě energetického systému (vrátane ich účasti na vyrovnávacom trhu) a k ďalšej absorpcii elektriny z obnoviteľných zdrojov. V danom posúdení sa zohľadnia všetky typy nabíjacích bodov – či už verejných alebo súkromných – a poskytnú sa odporúčania z hľadiska typu, podpornej technológie a geografického rozloženia s cieľom uľahčiť používateľom možnosť integrovať svoje elektrické vozidlá do sústavy. Posúdenie **sa** zverejní. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty v prípade potreby prijímú vhodné opatrenia na zavedenie dodatočných nabíjacích bodov a zahrnú ich do svojich správ o pokroku uvedených v odseku 1. Posúdenie a opatrenia zohľadnia prevádzkovateľa sústav a sietí v plánoch rozvoja sústavy a siete uvedených v článku 32 ods. 3 a článku 51 smernice (EÚ) 2019/944.

Pozmeňujúci návrh

3. Regulačný orgán členského štátu najneskôr do 30. júna [2024] a potom pravidelne každé **dva** roky **v spolupráci s prevádzkovateľmi distribučných sústav** posúdi, ako by zavedenie a prevádzka nabíjacích bodov mohli umožniť elektrickým vozidlám ďalej prispievať k flexibilitě energetického systému (vrátane ich účasti na vyrovnávacom trhu) a k ďalšej absorpcii elektriny z obnoviteľných zdrojov. V danom posúdení sa zohľadnia všetky typy nabíjacích bodov (**inteligentné, obojsmerné a všetky iné výstupné výkony**) – či už verejných, alebo súkromných – a poskytnú sa odporúčania z hľadiska typu, podpornej technológie a geografického rozloženia s cieľom uľahčiť používateľom možnosť integrovať svoje elektrické vozidlá do sústavy. Posúdenie zahŕňa **cenotvorbu a ďalšie aspekty relevantné pre spotrebiteľa podľa článku 13 a** zverejní **sa**. Na základe výsledkov posúdenia členské štáty v prípade potreby prijímú vhodné opatrenia na zavedenie dodatočných nabíjacích bodov **a ich prevádzkového režimu v súlade s pravidlami článku 33 smernice (EÚ) 2019/944 1a** a zahrnú ich **do svojho národného politického rámca uvedeného v článku 13 tohto nariadenia a** do svojich správ o pokroku uvedených v odseku 1 **tohto článku**. Posúdenie a opatrenia zohľadnia prevádzkovateľa sústav a sietí v plánoch rozvoja sústavy a siete uvedených v článku 32 ods. 3 a článku 51 smernice (EÚ) 2019/944. **Prevádzkovatelia prenosovej a distribučnej sústavy zabezpečia súlad medzi plánovaním infraštruktúry nabíjania a plánovaním príslušnej siete z hľadiska inštalovaného výkonu a umiestnenia zásobníkov.**

Pozmeňujúci návrh 198

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Regulačný orgán členského štátu na základe vstupov od prevádzkovateľov prenosových a distribučných sústav najneskôr do 1. 30. júna 2024 a potom pravidelne každé **tri** roky posúdi potenciálny príspevok obojsmerného nabíjania k prieniku elektriny z obnoviteľných zdrojov do elektrizačnej sústavy. Toto posúdenie sa zverejní. Na základe výsledkov posúdenia členskej štáty **v prípade potreby** prijímú vhodné opatrenia na prispôbenie dostupnosti a geografického rozloženia obojsmerných nabíjacích bodov na verejných aj súkromných pozemkoch a zahrnú ich do svojich správ o pokroku uvedených v odseku 1.

Pozmeňujúci návrh

4. Regulačný orgán členského štátu na základe vstupov od prevádzkovateľov prenosových a distribučných sústav, **agregátorov, poskytovateľov služieb riadenia odberu** najneskôr do 30. júna 2024 a potom pravidelne každé **dva** roky posúdi potenciálny príspevok obojsmerného nabíjania k **vyrovnávaniu záťaže v čase špičky a** prieniku elektriny z obnoviteľných zdrojov do elektrizačnej sústavy. Toto posúdenie sa zverejní. Na základe výsledkov posúdenia členskej štáty **po zapojení všetkých relevantných zainteresovaných strán vrátane prevádzkovateľov nabíjacích bodov a poskytovateľov riešení** prijímú vhodné opatrenia na prispôbenie dostupnosti a geografického rozloženia obojsmerných nabíjacích bodov na verejných aj súkromných pozemkoch a zahrnú ich do svojich správ o pokroku uvedených v odseku 1.

Pozmeňujúci návrh 199

Návrh nariadenia Článok 14 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Komisia prijme usmernenia a vzory týkajúce sa obsahu, štruktúry a formátu národných politických rámcov, ako aj obsahu národných správ o pokroku, ktoré majú členské štáty predložiť v súlade s článkom 13 ods. 1 šesť mesiacov po dátume uvedenom v článku 24. Komisia môže prijať usmernenia a vzory na uľahčenie účinného uplatňovania akýchkoľvek iných ustanovení tohto

Pozmeňujúci návrh

5. Komisia **poskytne technickú a poradenskú pomoc dotknutým vnútroštátnym orgánom** a prijme usmernenia a vzory týkajúce sa obsahu, štruktúry a formátu národných politických rámcov, ako aj obsahu národných správ o pokroku, ktoré majú členské štáty predložiť v súlade s článkom 13 ods. 1 šesť mesiacov po dátume uvedenom v článku 24. Komisia môže prijať usmernenia a vzory na uľahčenie účinného uplatňovania

nariadenia v celej Únii.

akýchkoľvek iných ustanovení tohto nariadenia v celej Únii.

Pozmeňujúci návrh 200

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 3 – úvod

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 201

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 3 – písmeno b a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ba) relevantné spotrebiteľské aspekty podľa článkov 13 a 14;

Pozmeňujúci návrh 202

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 3 – písmeno b b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

bb) potreba upraviť a/alebo zmeniť existujúce záväzné ciele alebo stanoviť nové ciele v dôsledku neočakávaného vývoja a/alebo technologických inovácií;

Pozmeňujúci návrh 203

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 3 – písmeno b c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

bc) využívanie a dlhodobá ekonomickú životaschopnosť dostupnej infraštruktúry a očakávaný budúci dopyt po tejto infraštruktúre;

Pozmeňujúci návrh 204

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 3 – písmeno b d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

bd) vplyv zavedenia nariadenia na emisie skleníkových plynov a dopravné modely;

Pozmeňujúci návrh 205

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4 – písmeno c

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

c) infraštruktúru na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;

c) infraštruktúru na pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch;

Pozmeňujúci návrh 206

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4 – písmeno d

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

d) infraštruktúru na dodávanie elektriny *stojacim lietadlám* na letiskách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;

d) infraštruktúru na dodávanie elektriny na letiskách, počet elektrických nabíjaciech bodov a vodíkových čerpacích staníc pre lietadlá, ako aj elektrických nabíjaciech bodov alebo čerpacích staníc pre udržateľné alternatívne palivá pre

pozemné vozidlá;

Pozmeňujúci návrh 207

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4 – písmeno e

Text predložený Komisiou

e) počet čerpacích miest LNG v námorných a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;

Pozmeňujúci návrh

e) počet čerpacích miest LNG **a CNG** v námorných a vnútrozemských prístavoch základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T;

Pozmeňujúci návrh 208

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4 – písmeno h

Text predložený Komisiou

h) čerpacie miesta a nabíjacie body pre iné alternatívne palivá v námorných a vnútrozemských prístavoch **základnej a súhrnnej siete TEN-T**;

Pozmeňujúci návrh

h) čerpacie miesta a nabíjacie body pre iné alternatívne palivá v námorných **prístavoch** a **vo** vnútrozemských prístavoch základnej a súhrnnej siete TEN-T;

Pozmeňujúci návrh 209

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4 – bod i

Text predložený Komisiou

i) čerpacie miesta a nabíjacie body pre **iné** alternatívne palivá na letiskách **základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T**;

Pozmeňujúci návrh

i) čerpacie a nabíjacie body pre **udržateľné** alternatívne palivá na letiskách;

Pozmeňujúci návrh 210

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4 – písmeno j

Text predložený Komisiou

j) čerpacie miesta a nabíjacie body pre železničnú dopravu.

Pozmeňujúci návrh

j) čerpacie miesta a nabíjacie body pre železničnú dopravu **a verejnú dopravu;**

Pozmeňujúci návrh 211

Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 4 – písmeno j a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ja) infraštruktúra pre alternatívne palivá v najvzdialenejších regiónoch a na ostrovoch.

Pozmeňujúci návrh 212

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty do 28. februára roka nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a následne každý rok do toho istého dátumu nahlásia Komisii celkový súhrnný nabíjací výkon, počet verejne prístupných nabíjacích bodov a počet elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov evidovaných na ich území k 31. decembru predchádzajúceho roka v súlade s požiadavkami prílohy III.

1. Členské štáty do 28. februára roka nasledujúceho po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a následne každý rok do toho istého dátumu nahlásia Komisii celkový súhrnný nabíjací výkon **rozčlenený podľa bežných, inteligentných a obojsmerných nabíjacích staníc**, počet verejne prístupných nabíjacích bodov a počet elektrických vozidiel na batérie a plug-in hybridov evidovaných na ich území k 31. decembru predchádzajúceho roka v súlade s požiadavkami prílohy III.

Pozmeňujúci návrh 213

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Ak zo správy uvedenej v odseku 1

2. Ak zo správy uvedenej v odseku 1

tohto článku alebo z akýchkoľvek informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, vyplýva, že členskému štátu hrozí nedosiahnutie národných cieľových hodnôt v zmysle článku 3 ods. 1, Komisia **môže** na tento účel **vydať** zistenie a **požiadat'** dotknutý členský štát, aby prijal nápravné opatrenia na dosiahnutie národných cieľových hodnôt. Do troch mesiacov od prijatia zistení Komisie dotknutý členský štát oznámi Komisii nápravné opatrenia, ktoré plánuje zaviesť na dosiahnutie cieľových hodnôt stanovených v článku 3 ods. 1. Nápravné opatrenia musia zahŕňať dodatočné kroky, ktoré členský štát vykoná na dosiahnutie cieľových hodnôt podľa článku 3 ods. 1, ako aj jasný harmonogram krokov, ktorý umožňuje posúdenie ročného pokroku pri dosahovaní daných cieľových hodnôt. Ak Komisia usúdi, že nápravné opatrenia sú uspokojivé, dotknutý členský štát aktualizuje svoju najnovšiu správu o pokroku v zmysle článku 14 o tieto nápravné opatrenia a predloží ju Komisii.

Pozmeňujúci návrh 214

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

tohto článku alebo z akýchkoľvek informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, vyplýva, že členskému štátu hrozí nedosiahnutie národných cieľových hodnôt v zmysle článku 3 ods. 1, Komisia na tento účel **vydá** zistenie a **požiada** dotknutý členský štát, aby prijal nápravné opatrenia na dosiahnutie národných cieľových hodnôt. Do troch mesiacov od prijatia zistení Komisie dotknutý členský štát oznámi Komisii nápravné opatrenia, ktoré plánuje zaviesť na dosiahnutie cieľových hodnôt stanovených v článku 3 ods. 1. Nápravné opatrenia musia zahŕňať dodatočné kroky, ktoré členský štát vykoná na dosiahnutie cieľových hodnôt podľa článku 3 ods. 1, ako aj jasný harmonogram krokov, ktorý umožňuje posúdenie ročného pokroku pri dosahovaní daných cieľových hodnôt. Ak Komisia usúdi, že nápravné opatrenia sú uspokojivé, dotknutý členský štát aktualizuje svoju najnovšiu správu o pokroku v zmysle článku 14 o tieto nápravné opatrenia a predloží ju Komisii.

Pozmeňujúci návrh

2a. Európska komisia riadne informuje Európsky parlament o opatreniach prijatých v súlade s odsekom 2.

Pozmeňujúci návrh 215

Návrh nariadenia

Článok 17 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Poskytnú sa údaje o teoretickej maximálnej energetickej kapacite, ktorú

môže každé elektrické vozidlo prijat' pri nabíjaní. Tieto informácie sa uvedú v návodoch na používanie motorových vozidiel, na motorových vozidlách a v predajniach motorových vozidiel na ich území. Na tento účel Komisia preskúma smernicu 1999/94/ES najneskôr do jedného roka od dátumu uvedeného v článku 24 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 216

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Keď sa ceny palív zobrazujú na čerpacej stanici, v náležitých prípadoch sa na informačné účely uvedie porovnanie príslušných jednotkových cien, najmä cien elektriny **a vodíka**, podľa spoločnej metodiky porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív uvedenej v bode 9.3 prílohy II.

Pozmeňujúci návrh

3. Keď sa ceny palív zobrazujú na čerpacej stanici, v náležitých prípadoch sa na informačné účely uvedie porovnanie príslušných jednotkových cien, najmä cien elektriny, **v bežných cenách za kWh pri nabíjaní a za vodík** podľa spoločnej metodiky porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív uvedenej v bode 9.3 prílohy II.

Pozmeňujúci návrh 217

Návrh nariadenia Článok 18 – odsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

2. Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjaciech bodov a čerpacích miest alebo vlastníci týchto miest a bodov na základe vzájomnej dohody zabezpečia dostupnosť statických a dynamických údajov o infraštruktúre pre alternatívne palivá, ktorú prevádzkujú, a bezplatne tieto údaje sprístupnia prostredníctvom vnútroštátnych prístupových bodov **a jednotného európskeho prístupového bodu pri zabezpečení primeranej úrovne kybernetickej bezpečnosti a ochrany**

osobných údajov. Poskytnú sa tieto typy údajov:

Pozmeňujúci návrh 218

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno a – bod i

Text predložený Komisiou

i) geografická poloha daného nabíjacieho bodu alebo čerpaceho miesta;

Pozmeňujúci návrh

i) geografická poloha daného nabíjacieho bodu alebo čerpaceho miesta **a zariadení v okolí nabíjacieho bodu alebo čerpaceho miesta,**

Pozmeňujúci návrh 219

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno a – bod i a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ia) počet inteligentných nabíjacích bodov vrátane nabíjacích bodov V1G a V2G;

Pozmeňujúci návrh 220

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno a – bod iv a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

iva) prístupnosť pre ťažké úžitkové vozidlá vrátane obmedzení týkajúcich sa výšky, dĺžky a šírky nabíjacích a čerpacích staníc,

Pozmeňujúci návrh 221

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno b – bod ii

Text predložený Komisiou

ii) typ konektora;

Pozměňující návrh

ii) typ konektora **alebo informácie o zabezpečení vlastnej technológie**;

Pozměňující návrh 222

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod i

Text predložený Komisiou

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

Pozměňující návrh

i) prevádzkový stav (v prevádzke/mimo prevádzky), **úroveň prevádzkového stavu a činnosti údržby**;

Pozměňující návrh 223

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod ii

Text predložený Komisiou

ii) dostupnosť (obsadené/volné);

Pozměňující návrh

ii) dostupnosť (obsadené/volné), **miera dostupnosti za príslušné časové obdobie (deň/hodiny)**;

Pozměňující návrh 224

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod iii

Text predložený Komisiou

iii) cena ad hoc.

Pozměňující návrh

iii) cena ad hoc **a prípadné ďalšie poplatky**;

Pozměňující návrh 225

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod iii a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

iiia) povolené obojsmerné nabíjanie (áno/nie);

Pozmeňujúci návrh 226

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod iii b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

iiib) podľa potreby podiel elektriny z obnoviteľných zdrojov a obsah emisií skleníkových plynov v elektrine dodávanej prostredníctvom nabíjacích bodov.

Pozmeňujúci návrh 227

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod iii c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

iiic) prípadne lehota na parkovanie a prípadne cena za parkovanie,

Pozmeňujúci návrh 228

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod iii d (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

iiid) možnosti platby,

Pozmeňujúci návrh 229

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – písmeno c – bod iii e (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

iii) dostupnosť rezervačného systému.

Pozmeňujúci návrh 230

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2 – pododsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Dynamické údaje špecifikované v písmene c) prvého pododseku tohto odseku by mali byť presné a poskytovať sa v reálnom čase, a to v časových intervaloch nepresahujúcich jednu hodinu, vrátane predpovede (ak je k dispozícii).

Pozmeňujúci návrh 231

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Členské štáty zabezpečia otvorenú a nediskriminačnú prístupnosť údajov pre všetky zainteresované strany prostredníctvom ich vnútroštátneho prístupového bodu v rámci uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ⁶⁷.

3. Členské štáty zabezpečia otvorenú a nediskriminačnú prístupnosť údajov pre všetky zainteresované strany prostredníctvom ich vnútroštátneho prístupového bodu v rámci uplatňovania smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ⁶⁷, ***ako aj v rámci systému európskeho prístupového bodu, a zaistia, aby boli informácie verejne dostupné na použitie pre ostatných účastníkov trhu a poskytovateľov služieb pri náležitom dodržaní požiadaviek na ochranu údajov. Členské štáty zabezpečia, aby prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov zasielali údaje, najmä tie, ktoré sa týkajú cien, národným regulačným orgánom a orgánu pre transparentnosť trhu.***

⁶⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci

⁶⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci

na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy (Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1).

Pozmeňujúci návrh 232

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Členské štáty zabezpečia vysokú úroveň kybernetickej bezpečnosti, ochrany údajov a bezpečnosti, najmä v oblasti procesov autentifikácie, vyúčtovania a platby, v celom dodávateľskom reťazci a pre prevádzkovateľa infraštruktúry, a to vykonávaním a presadzovaním príslušných európskych právnych predpisov, napríklad o ochrane osobných údajov a kybernetickej bezpečnosti.

Pozmeňujúci návrh 233

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 3 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3b. Členské štáty zabezpečia, aby infraštruktúra na nabíjanie vozidiel spĺňala požiadavky na kybernetickú bezpečnosť vrátane dodatočných povinností v oblasti podávania správ a bezpečnosti podľa [smernica o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v celej Únii a o zrušení smernice (EÚ) 2016/1148]^{1a}.

^{1a} **Smernica Európskeho parlamentu a Rady o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej**

Pozmeňujúci návrh 234

Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 4 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ca) vytvorenie jednotného európskeho prístupového bodu do roku 2024.

Pozmeňujúci návrh 235

Návrh nariadenia

Článok 19 – odsek 7 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

b) zmenu prílohy II s cieľom aktualizovať odkazy na normy uvedené v technických špecifikáciách stanovených v danej prílohe **šesť mesiacov po ich technickom prijatí.**

Pozmeňujúci návrh 236

Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článkoch 18 a 19 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od dátumu uvedeného v článku 24. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia.

koncom každého obdobia.

Pozmeňujúci návrh 237

Návrh nariadenia Článok 21 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je *výborom v zmysle* nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pozmeňujúci návrh

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor ***tvorí široké spektrum zainteresovaných strán vrátane občianskej spoločnosti, spotrebiteľských organizácií a zástupcov členských štátov podľa*** nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pozmeňujúci návrh 238

Návrh nariadenia Článok 22 – odsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

Komisia monitoruje pokrok dosiahnutý pri vykonávaní nariadenia. Komisia do 31. decembra 2026 preskúma toto nariadenie, ***pričom osobitnú pozornosť venuje primeranosti cieľov a požiadaviek na infraštruktúru stanovených v tomto nariadení.***

Pozmeňujúci návrh 239

Návrh nariadenia Článok 22 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Na tento účel Komisia posúdi, či sú potrebné nové ciele pre infraštruktúru pre obnoviteľné palivá pre lode a lietadlá, ako aj pre iné lodné palivá založené na plyne, pričom zohľadní aj technické, environmentálne a hospodársky udržateľné možnosti, skutočné potreby

Pozmeňujúci návrh

trhu a najnovší vývoj.

Pozmeňujúci návrh 240

Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Ak Komisia zistí, že jedno alebo viaceré ustanovenia už nie sú vhodné alebo sa objavili nové technológie, predloží návrh na zmenu tohto nariadenia, v ktorom stanoví cieľové hodnoty zavádzania alternatívnej infraštruktúry zodpovedajúce novým klimaticky neutrálnym alternatívnym palivám.

Pozmeňujúci návrh 241

Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 1 c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia v prípade potreby preskúma cieľové hodnoty stanovené v tomto nariadení pre elektrickú nabíjaciu infraštruktúru určenú pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá s cieľom zosúladiť ich s novými požiadavkami stanovenými v aktualizovaných právnych predpisoch o emisných normách CO₂ pre ľahké a ťažké úžitkové vozidlá.

Pozmeňujúci návrh 242

Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 1 d (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na podporu tohto preskúmania Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade

dva roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia správu o technologickej pripravenosti kľúčových nízkouhlíkových a bezuhlíkových technológií pohonu, palív a ich špecializovanej infraštruktúry.

Pozmeňujúci návrh 243

**Návrh nariadenia
Článok 22 – odsek 1 e (nový)**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia v rámci svojho posúdenia zváži možné zmeny tohto nariadenia, pokiaľ ide o regulačné zjednodušenie. Komisia a príslušné orgány v členských štátoch sa neustále prispôbujú osvedčeným administratívnym postupom a prijímajú všetky opatrenia na zjednodušenie presadzovania tohto nariadenia, pričom administratívne zaťaženie udržiavajú na minimálnej úrovni.

Pozmeňujúci návrh 244

**Návrh nariadenia
Článok 22 – odsek 1 f (nový)**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Komisia do 1. januára 2026 a následne každý tretí rok predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch hodnotenia fungovania tohto nariadenia s dôrazom na účinky tohto nariadenia na fungovanie jednotného trhu, konkurencieschopnosť dotknutých odvetví a rozsah úniku uhlíka.

Pozmeňujúci návrh 245

**Návrh nariadenia
Príloha I – odsek 1 – bod 1 – písmeno b – úvodná časť**

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

b) cieľové hodnoty k 31. decembru 2025, **2027**, 2030, 2032 a 2035 pre:

Pozmeňujúci návrh 246

Návrh nariadenia

Príloha I – odsek 1 – bod 1 – písmeno b – zarážka 8

Text predložený Komisiou

– pobrežné zásobovanie elektrickou energiou v námorných prístavoch **základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T** vrátane presného umiestnenia (prístavu) a kapacity každého zariadenia v prístave,

Pozmeňujúci návrh

– pobrežné zásobovanie elektrickou energiou, **elektrické nabijacie body a vodíkové čerpace stanice** v námorných prístavoch vrátane **kapacity siete**, presného umiestnenia (prístavu) a kapacity každého zariadenia v prístave,

Pozmeňujúci návrh 247

Návrh nariadenia

Príloha I – odsek 1 – bod 1 – písmeno b – zarážka 9

Text predložený Komisiou

– **pobrežné zásobovanie elektrickou energiou** v prístavoch na vnútrozemských vodných cestách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane umiestnenia (prístavu) a kapacity,

Pozmeňujúci návrh

– elektrická energia z pobrežia, **elektrické nabijacie body a vodíkové čerpace stanice** v prístavoch na vnútrozemských vodných cestách základnej siete TEN-T a súhrnnej siete TEN-T vrátane umiestnenia (prístavu) a kapacity,

Pozmeňujúci návrh 248

Návrh nariadenia

Príloha I – odsek 1 – bod 1 – písmeno b – zarážka 10

Text predložený Komisiou

– elektrické napájanie stojacich lietadiel, počet zariadení na každom letisku **základnej siete TEN-T a súhrnnej siete**

Pozmeňujúci návrh

– elektrické napájanie stojacich lietadiel, **elektrické nabíjanie alebo iné čerpace stanice pre udržateľné**

TEN-T,

alternatívne palivá pre pozemné vozidlá na letiskách, počet zariadení na každom letisku;

Pozmeňujúci návrh 249

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 1 – bod 3.1 – písmeno b – zarážka 11 a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– ***Informácie o nabíjaciach staniach v zarážkach 1 až 4 sa rozčlenia podľa bežného, inteligentného a obojsmerného nabíjania.***

Pozmeňujúci návrh 250

Návrh nariadenia

Príloha I – odsek 1 – bod 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

2. miery využívania: pri kategóriách uvedených v bode 1 písm. b) informácie o využívaní danej infraštruktúry ***a očakávanom budúcom dopyte po danej infraštruktúre;***

Pozmeňujúci návrh 251

Návrh nariadenia

Príloha I – odsek 1 – bod 3 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– miera dosahovania cieľových hodnôt v oblasti zavádzania infraštruktúry v zmysle bodu 1 písm. b) vo všetkých druhoch dopravy – najmä elektrických nabíjaciach staníc, elektrického cestného systému (ak sa zavádza), vodíkových čerpacích staníc, pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch, tankovania

– miera dosahovania cieľových hodnôt v oblasti zavádzania infraštruktúry v zmysle bodu 1 písm. b) vo všetkých druhoch dopravy – najmä elektrických nabíjaciach staníc, elektrického cestného systému (ak sa zavádza), vodíkových čerpacích staníc, pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných a vnútrozemských prístavoch, tankovania

LNG v námorných prístavoch hlavnej siete TEN-T, inej infraštruktúry pre alternatívne palivá v prístavoch, elektrického napájania *stojacích lietadiel*, ako aj vodíkových čerpacích miest a *elektrických nabíjacích bodov pre vlaky*,

LNG v námorných prístavoch hlavnej siete TEN-T, inej infraštruktúry pre alternatívne palivá v prístavoch, elektrického napájania, *elektrických nabíjacích bodov a vodíkových čerpacích miest na letiskách a vodíkových čerpacích miest pre vlaky a bežných zásuviek na nabíjanie bicyklov na elektrický pohon*;

Pozmeňujúci návrh 252

Návrh nariadenia

Príloha I – odsek 1 – bod 3 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

– zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských uzloch;

Pozmeňujúci návrh

– zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských uzloch *a multimodálnych dopravných uzloch*;

Pozmeňujúci návrh 253

Návrh nariadenia

Príloha I – bod 1 – bod 5 – zarážka 1 a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– *opatrenia na zabezpečenie toho, aby rozširovanie verejne prístupných nabíjacích bodov a čerpacích miest, ako aj možností dopravy poháňanej alternatívnymi palivami, najmä verejnej dopravy, bolo cenovo dostupné a prístupné pre zraniteľných zákazníkov a osoby ohrozené energetickou chudobou alebo žijúce v energetickej chudobe*;

Pozmeňujúci návrh 254

Návrh nariadenia

Príloha I – odsek 1 – bod 7 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7a. *vysvetlenie spôsobu, akým sa pri*

prognózach počtu vozidiel, stanovovaní cieľových hodnôt, odhade miery využívania, vypracúvaní a vykonávaní politických opatrení na podporu národného politického rámca a súvisiacich verejných investícií v čo najväčšej miere zohľadňuje zásada prvoradosti energetickej efektívnosti.

Pozmeňujúci návrh 255

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 1 – bod 1.1

Text predložený Komisiou

1.1. Nabíjacie body na bežné nabíjanie motorových vozidiel: nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel striedavým prúdom (AC) musia byť na účely interoperability vybavené minimálne zásuvkovými výstupmi alebo konektormi vozidiel typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017.

Pozmeňujúci návrh

1.1. Nabíjacie body na bežné nabíjanie motorových vozidiel: nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel striedavým prúdom (AC) musia byť na účely interoperability vybavené minimálne zásuvkovými výstupmi alebo konektormi vozidiel typu 2 podľa normy EN 62196-2:2017 **a jednou bežnou zásuvkou na nabíjanie bicyklov na elektrický pohon.**

Pozmeňujúci návrh 256

Návrh nariadenia

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 4 – bod 4.1

Text predložený Komisiou

4.1. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné lode vrátane konštrukcie, inštalácie a skúšky systémov musí spĺňať technické špecifikácie obsiahnuté v norme IEC/IEEE 80005-1:2019 pre vysokonapäťové, resp. nízkonapäťové pobrežné spájacie systémy.

Pozmeňujúci návrh

4.1. Pobrežné zásobovanie elektrickou energiou pre námorné lode vrátane konštrukcie, inštalácie a skúšky systémov musí spĺňať technické špecifikácie obsiahnuté v norme IEC/IEEE 80005-1:2019 pre vysokonapäťové, resp. nízkonapäťové pobrežné spájacie systémy. **Plavidlá by mali pri plánovaní a investovaní do palubných systémov OPS predvídať a prispôbiť sa týmto normám, vrátane napätia, elektrickej**

frekvencie a palubného transformátora na znižovanie napätia, ak je to potrebné, aby sa zabránilo nekompatibilité.

Pozmeňujúci návrh 257

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 4 – bod 4.2

Text predložený Komisiou

4.2. Pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou musí byť v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2019/1745.

Pozmeňujúci návrh

4.2. Pobrežné zásobovanie plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy elektrickou energiou musí byť v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2019/1745 **a musí spĺňať technické špecifikácie normy IEC/IEEE PAS 80005-3:2014(E).**

Pozmeňujúci návrh 258

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 4 – bod 4.5

Text predložený Komisiou

4.5. Technické špecifikácie komunikačného rozhrania medzi prístavom a sieťou v automatizovaných systémoch pobrežného napájania (OPS) a systémoch nabíjania batérií v prípade námorných plavidiel.

Pozmeňujúci návrh

4.5. Technické špecifikácie komunikačného rozhrania medzi prístavom a sieťou v automatizovaných systémoch pobrežného napájania (OPS) a systémoch nabíjania batérií v prípade námorných plavidiel **spolu s technickými špecifikáciami pre OPS nainštalovaných na palubách plavidiel vrátane prípadnej šandardizácie frekvencie a napätia.**

Pozmeňujúci návrh 259

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 4 – bod 4.7 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4.7a. Technické špecifikácie pre umiestnenie zástrčiek a systémy vedenia káblov (vrátane dĺžky a umiestnenia) na

palube plavidiel, ak je to vhodné.

Pozmeňujúci návrh 260

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 9 – bod 9.3

Text predložený Komisiou

Spoločná metodika porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív stanovená vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/732.

Pozmeňujúci návrh

Aktuálna cena za kW/h pri elektrickom nabíjaní.

Pozmeňujúci návrh 261

Návrh nariadenia

Príloha III – bod 3 – zarážka 4

Text predložený Komisiou

- počet staníc, ktoré nie sú v prevádzke **50** % dní, ktoré sú k dispozícii v danom roku.

Pozmeňujúci návrh

– počet staníc, ktoré nie sú v prevádzke **98** % dní, ktoré sú k dispozícii v danom roku.

Pozmeňujúci návrh 262

Návrh nariadenia

Príloha III – bod 3 – zarážka 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– ***počet obojsmerných nabíjacích bodov pre každú z kategórií uvedených v bode 2.***

**PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB,
KTORÉ SPRAVODAJCOVI POSKYTLI PODNETY**

Tento zoznam bol vypracovaný absolútne dobrovoľne na základe výlučnej zodpovednosti spravodajcu. Spravodajca pri príprave stanoviska až po jeho prijatie vo výbore získal informácie a podnety od týchto subjektov alebo fyzických osôb:

Subjekt a/alebo osoba
ACEA
Airlines for Europe
BEUC – Európska organizácia spotrebiteľov
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Osobitná skupina pre čisté ovzdušie
Clean Trucking Alliance
Corporate Europe Observatory CEO
E.DSO
Electrification Alliance
European Copper Institute (ECI)
Environmental Defense Fund (EDF)
Enel
EnBW
Eurogas
European Biogas Association (Európske združenie bioplynu)
Európska komisia: GR TRAN, GR ENER, GR ENVI
Európsky fond pre klímu
Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSO)
Európska cyklistická federácia (ECF)
Európska organizácia pre námorné prístavy
ePure
Food & Water Action Europe
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
Asociácia Európskeho železničného priemyslu (UNIFE)
German Shipowners' Association (VDR)
Verbraucherzentrale Bundesverband (Vzbv)
Svetová rada pre námornú dopravu

POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

Názov	Zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a zrušenie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ
Referenčné čísla	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Gestorský výbor Dátum oznámenia na rokovaní	TRAN 13.9.2021
Výbor požiadaný o stanovisko Dátum oznámenia na rokovaní	ITRE 13.9.2021
Spravodajca/-kyňa výboru požiadaného o stanovisko Dátum menovania	Michael Bloss 30.9.2021
Prerokovanie vo výbore	26.1.2022
Dátum prijatia	20.4.2022
Výsledok záverečného hlasovania	+: 59 –: 9 0: 8
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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, Łukasz 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 Nienäb, 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 Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM 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 Skytvedal, Maria Spyragi, 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 Stegud
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

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania