



V Bruselu dne 8.3.2021  
COM(2021) 103 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ**  
**o provádění směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva**

{SWD(2021) 49 final}

## 1 Úvod

Evropská unie je odhodlána dosáhnout nejvyšší úrovně ochrany klimatu a životního prostředí. Proto je klíčovou prioritou evropské dopravní, energetické a klimatické politiky postupné navyšování výroby, zavádění a využívání udržitelných alternativních paliv. Vybudování husté, všeobecně rozšířené, spolehlivé a snadno použitelné sítě infrastruktury pro alternativní paliva ve všech druzích dopravy je klíčovým prvkem pro dosažení cíle v podobě klimatické neutrality do roku 2050 a pro přispění k cíli nulového znečištění stanovenému v Zelené dohodě pro Evropu.<sup>1</sup> Tato síť bude důležitým faktorem, který umožní uvádění vozidel, plavidel a letadel s nulovými a nízkými emisemi na trh<sup>2</sup>. V oblasti silniční dopravy stanoví Zelená dohoda pro Evropu cíl, jímž je zavedení nejméně 1 milionu veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic do roku 2025, čímž se vytvoří odrazový můstek pro nezbytné zavádění takové infrastruktury v mnohem rozsáhleším měřítku do roku 2030, jak je plánováno ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.<sup>3</sup> Strategie stanoví důležité a ambiciózní milníky pro navyšování výroby, zavádění a využívání udržitelných alternativních paliv ve všech druzích dopravy do roku 2030 a 2050, včetně případného zavedení potřebné infrastruktury.

Tato zpráva předkládá výsledky posouzení opatření přijatých členskými státy při provádění směrnice (EU) 2014/94 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o rozvoji trhů pro alternativní paliva a infrastruktury pro alternativní paliva v Unii. Vychází z ustanovení čl. 10 odst. 3 uvedené směrnice, podle kterého je Komise povinna, s účinností od 18. listopadu 2020, předkládat každé tři roky zprávu o uplatňování směrnice.

Zpráva čerpá z rozsáhlé informační základny. Komise provedla hloubkové posouzení vnitrostátních zpráv o provádění, které na základě této směrnice obdržela od členských států<sup>4</sup>, přičemž při tvorbě koncepce uvedeného posouzení vycházela ze vzájemné komunikace s členskými státy. Komise rovněž v souvislosti s průběžným hodnocením uvedené směrnice provedla externí podpůrnou studii<sup>5</sup>. Navíc aktualizovala svou zprávu o současném stavu vývoje v oblasti dopravních systémů využívajících alternativní paliva v EU<sup>6</sup>. Tato posouzení se zveřejňují spolu s touto zprávou.

Tato posouzení ukazují, že pokud by členské státy provedly plánované cíle a opatření v plném rozsahu, byla by do roku 2030 zavedena infrastruktura, která by – s ohledem na souhrnné hodnoty – mohla potenciálně podporovat park vozidel využívajících alternativní paliva, což je v souladu s předpoklady na cestě ke splnění cíle snížení celkových emisí skleníkových plynů v EU o 40 %<sup>7</sup>. Současné zavádění však nevede k všeobecnému a úplnému pokrytí celé Unie sítě snadno použitelné infrastruktury, protože nadále přetrvávají velké rozdíly mezi plány členských států a jiné než silniční druhy dopravy jsou z nich buď vyloučeny, nebo v nich nejsou dostatečně zastoupeny. Plán dosažení cíle v oblasti klimatu do

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final

<sup>2</sup> Ve zbývající části tohoto sdělení se tam, kde není stanoveno jinak, termínem „vozidla“ označují podle daných souvislostí všechny typy vozidel, včetně osobních a nákladních automobilů, autobusů, autokarů, vlaků, letadel, lodí, trajektů atd.

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>4</sup> Pracovní dokument útvarů Komise věnovaný vnitrostátním zprávám o provádění

<sup>5</sup> Studie na podporu hodnocení

<sup>6</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1>

<sup>7</sup> Stanoveno na základě rámce politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030

roku 2030<sup>8</sup> navíc tyto ambice posiluje zvýšením cíle pro snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 na 55 %, což znamená, že vyžaduje podstatně vyšší nárůst počtu vozidel s nulovými a nízkými emisemi a tomu odpovídající zavádění infrastruktury.

Tato zpráva poukazuje na přínosy zintenzivnění opatření při dalším provádění vnitrostátních rámců politiky členských států a při dalším rozvoji rámce politiky na evropské úrovni. Toto zjištění odpovídá dřívějším závěrům, na které upozornila Komise ve svém sdělení „Širší využívání alternativních paliv – Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva“<sup>9</sup>, a závěrům, které Evropský parlament uvedl ve své zprávě o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva<sup>10</sup>. Zveřejnění důkladného posouzení jednotlivých vnitrostátních zpráv o provádění poskytuje základ pro další diskusi o tom, jak mohou členské státy podpořit rychlé vybudování dostatečné infrastruktury pro alternativní paliva. V této souvislosti je patrná součinnost mezi národními plány na podporu oživení a odolnosti v rámci nástroje Next Generation EU a příležitostmi spojenými s investiční agendou pro udržitelnou mobilitu.

## 2. Aktuální stav: Technologický pokrok a vývoj trhů

Pokud jde o zavádění vozidel a infrastruktury v rámci jednotlivých druhů dopravy a mezi nimi, probíhal vývoj trhů s různými alternativními palivy od přijetí směrnice v roce 2014 odlišně.

Tabulka 1: Počet osobních automobilů poháněných alternativními palivy registrovaných v EU v letech 2014–2020

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Nárůst za období 2014–2020
Bateriová elektrická vozidla	75 067	119 222	164 681	244 231	376 534	616 644	904 262	1105 %
Plug-in hybridní elektrická vozidla	56 758	126 032	191 561	254 249	349 181	474 724	755 282	1231 %
Vozidla na vodík	53	192	362	531	714	1 187	1 492	2715 %
Vozidla na stlačený zemní plyn	999 044	1 058 992	1 089 701	1 113 714	1 161 118	1 193 806	1 207 069	21 %
Vozidla na zkapalněný ropný plyn	6 906 769	7 089 523	7 232 050	7 264 118	7 628 053	7 714 409	7 707 823	12 %
Vozidla poháněná alternativními palivy celkem	8 037 691	8 393 961	8 678 355	8 876 843	9 515 600	10 000 770	10 575 928	32 %
Vozidla poháněná alternativními palivy v %	2,99 %	3,12 %	3,23 %	3,30 %	3,59 %	3,72 %	3,93 %	

Zdroj: Evropské středisko pro sledování alternativních paliv, leden 2021 (www.eafo.eu)

<sup>8</sup> COM(2020) 562

<sup>9</sup> COM/2017/0652 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN>

<sup>10</sup> (2018/2023(INI)) [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297\\_CS.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_CS.html)

V porovnání se situací na trhu v době přijetí směrnice trh s **elektrickými vozidly** výrazně vyspěl, zejména pokud jde o lehká elektrická vozidla (jak bateriová, tak plug-in hybridní) a autobusy. Zejména elektromobily zaznamenaly v období 2010–2020 rychlý nárůst z hlediska celkového počtu registrací vozidel a zvýšení počtu dostupných modelů. Ve 3. čtvrtletí roku 2020 se jejich podíl na veškerém prodeji automobilů zvýšil na 9,9 % v porovnání s 3 % v předchozím roce<sup>11</sup>. I když je podíl na celkovém množství automobilů stále nízký, očekává se další zrychlení z hlediska zavádění těchto vozidel, a to i v souvislosti s potřebou dodržovat zákonné požadavky podle výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> u lehkých vozidel<sup>12</sup>, se směrnicí o čistých vozidlech<sup>13</sup> a s tlakem na dodržování právních předpisů o kvalitě ovzduší. Dostupnost modelů se v posledních letech výrazně zlepšila jak u osobních automobilů a dodávkových vozidel, tak u autobusů. V návaznosti na technický vývoj a zvýšení kapacity baterií se dojezdy elektrických vozidel pohybují výrazně nad průměrnou denní ujetou vzdáleností v EU a umožňují cestování na dlouhé vzdálenosti, což přispívá k většímu přijetí ze strany uživatelů. U nákladních vozidel se vyspělost trhů od roku 2014 vyvíjela mnohem pomalejším tempem. Zásoba vozidel (včetně dovybavených) je stále na velmi nízké úrovni. Nákladní automobily nyní začínají vstupovat na trh distribuční nákladní dopravy a výrobci ohlásili, že v nadcházejících letech přijdou na trh nové modely (včetně modelů s delšími dojezdy). Další zavádění na trh v tomto segmentu se očekává do roku 2025, a to také s ohledem na potřebu dodržovat zákonné požadavky výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> u těžkých nákladních vozidel<sup>14</sup>. Elektrické autobusy, a v tomto případě zejména autobusy veřejné dopravy v městských oblastech, zaznamenaly významnou míru využívání a počet registrovaných autobusů se v roce 2019 více než zdvojnásobil. Mnoho měst si navíc stanovilo velmi ambiciózní cíle pro elektrifikaci svých autobusových vozových parků, což ukazuje na pravděpodobné zrychlení tohoto trendu.

Vývoj trhu **vozidel s vodíkovými palivovými články** zaznamenal v porovnání se situací na trhu v době přijetí směrnice výrazné tempo růstu, přestože začínal na velmi nízké výchozí úrovni. Ačkoli jsou osobní automobily, dodávky a autobusy s palivovými články technologicky vyspělé, míra jejich registrace zůstává velmi nízká. Pokrok v dostupnosti modelů lehkých vozidel s palivovými články je pouze postupný: Například v roce 2020 byly v EU nabízeny čtyři modely automobilů s palivovými články, nikoli však ve všech členských státech. Evropští výrobci původních zařízení (OEM) neoznámili žádné významné investice do automobilů a dodávek s vodíkovými palivovými články. V případě autobusů je situace o něco lepší: různí evropští výrobci zahájili výrobu autobusů s vodíkovými palivovými články a řada měst a regionů začala uvádět do provozu vozové parky těchto autobusů. I když v případě nákladních vozidel nezaznamenal trh velkou dynamiku, situace se v současné době mění. Po zavedení nových emisních standardů pro CO<sub>2</sub> začínají nyní různí výrobci původních zařízení výrazně investovat do řešení nákladních vozidel s vodíkovými palivovými články s ohledem na jejich sériovou výrobu pro dálkovou přepravu po roce 2025. Založením Evropské aliance pro čistý vodík<sup>15</sup> dává EU silný impuls pro lepší koordinační činnost účastníků trhu

<sup>11</sup> [www.acea.be](http://www.acea.be)

<sup>12</sup> 2019/631/EU <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>

<sup>13</sup> 2019/1161/EU <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj>

<sup>14</sup> 2019/1242/EU <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>

<sup>15</sup> [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en)

prostřednictvím přístupu založeného na úplném hodnotovém řetězci, který by měl rovněž povzbudit rozvoj trhu nákladních vozidel s palivovými články a dále také trh s autokary.

V porovnání se situací na trhu v době přijetí směrnice se celkový rozvoj trhu s **vozidly na zemní plyn** liší podle jednotlivých segmentů. Technologie pro vozidla na zemní plyn a jejich součástí je plně vyspělá jak v případě stlačeného zemního plynu (CNG), tak v případě zkapalněného zemního plynu (LNG) fosilního i biologického původu. Vozový park osobních automobilů činil v roce 2020 přibližně 1,2 milionu vozů. Modely vozidel se na trhu v EU prodávají ve všech segmentech. Počet značek dodávajících vozidla na CNG se však v posledních letech snížil<sup>16</sup>. Nákladní automobily na zemní plyn vykazují stabilnější růst, zejména v segmentu LNG.

Již před přijetím směrnice existoval na trhu vozový park čítající přibližně 7 milionů vozidel na **LPG**. Od přijetí směrnice se využívání těchto vozidel pomalu snižovalo. Tři čtvrtiny z nich byly zaregistrovány v pouhých dvou členských státech, z čehož plyne, že v EU přetrvává silná zeměpisná koncentrace těchto vozidel. V několika městech existují vozové parky tvořené autobusy na LPG. Počet nově pořízených nebo nahrazených autobusů na LPG se však snižuje.

Kromě toho je stávající normy pro paliva, pokud jde o motorovou naftu a motorový benzín, možné plnit výrobou **obnovitelných kapalných paliv a syntetických paliv** – včetně e-paliv. Tato paliva tak mohou být distribuována prostřednictvím stávající infrastruktury a použita ve standardních vozidlech. Vyhrazená infrastruktura pro biopaliva (e85) určená k použití v dvoupalivových (dual fuel) vozidlech existuje pouze v několika členských státech a registrace těchto vozidel zůstává stabilně na velmi nízké úrovni. Hlavní otázka se týká potenciálu budoucí výrobní kapacity udržitelných alternativních biopaliv. S ohledem na dostupnost vstupních surovin, celkovou efektivitu výrobního procesu a celkové náklady – jak u biopaliv, tak u syntetických paliv – musí použití biopaliv sloužit zejména těm druhům dopravy, které je těžší dekarbonizovat (letecká, vodní).

Pokud jde o **vodní dopravu**, dostupnost údajů o zavádění biopaliv, o **plavidlech poháněných alternativním palivem a pobřežních systémech pro dodávky elektřiny (Onshore Power Supply, OPS)** pro lodě kotvící v přístavu je omezená. V roce 2019 bylo celosvětově zadáno celkem přibližně 300 zakázek na stavbu lodí na LNG. V provozu byla pouze polovina těchto lodí. Druhá polovina zůstává objednaná, ale dosud nedodaná. Množství elektrických plavidel (včetně hybridních) v provozu na celém světě je podobně nízké, ale v poslední době roste: v roce 2019 bylo v provozu 160 lodí a dalších 104 lodí bylo ve výstavbě<sup>17</sup>. Na konci roku 2019 mělo přibližně 50 vnitrozemských a námořních přístavů v EU alespoň jedno místo připojení pro systémy OPS<sup>18</sup>.

Pokud jde o používání alternativních paliv v **železniční dopravě**, elektrifikováno je přibližně 60 % sítě obsluhující 80 % celkového objemu provozu<sup>19</sup>. Nedávno byly zahájeny první tržní objednávky vlaků na vodíkové palivové články. Pokud jde o využívání alternativních paliv v **letecké dopravě**, lze biopaliva a e-paliva již dnes mísit s petrolejem. Využití kapalných

<sup>16</sup> Klesající poptávku po nových vozidlech na zemní plyn potvrzuje objem zemního plynu spotřebovaného v silniční dopravě: ten se mezi lety 2008 a 2015 více než zdvojnásobil, ale od té doby zůstává víceméně stabilní.

<sup>17</sup> <https://safety4sea.com/352-confirmed-ships-are-using-battery-installations/>

<sup>18</sup> <https://eafo.eu/shipping-transport/port-infrastructure/ops/data>

<sup>19</sup> Elektrifikace dopravního systému: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/electrification-transport-system-expert-group-report>

biopaliv, která tvoří 0,05 % energetické spotřeby v letecké dopravě, je však stále okrajové. Výrobci letadel také začali investovat do vývoje elektrických, hybridních a vodíkových letadel.

### 3 Provádění směrnice

#### *Provedení ve vnitrostátním právu*

Členské státy měly směrnici provést do 18. listopadu 2016. V mnoha členských státech však při provádění došlo ke zpoždění. V letech 2017 a 2018 zahájila Komise 24 řízení o nesplnění povinnosti z důvodu neprovedení směrnice. Většinu řízení uzavřela v průběhu roku 2018, zbývající řízení pak v letech 2019 a 2020. Ke konci roku 2020 neprobíhají žádná řízení o nesplnění povinnosti proti členským státům z důvodu neprovedení směrnice.

#### *Stav vnitrostátních rámců politiky*

Směrnice požaduje, aby každý členský stát přijal vnitrostátní rámec politiky pro rozvoj trhu s alternativními palivy v odvětví dopravy a pro zavádění jeho příslušné infrastruktury. Vnitrostátní rámce politiky měly zejména zahrnovat vnitrostátní obecné a specifické cíle týkající se zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, a to s přihlédnutím k vnitrostátní, regionální a celounijní poptávce. Kromě toho měly členské státy zajistit opatření nezbytná k dosažení vnitrostátních obecných cílů a specifických cílů stanovených ve vnitrostátních rámcích politiky. Členské státy měly své vnitrostátní rámce politiky oznámit Komisi do 18. listopadu 2016.

Komise došla ve svém posouzení vnitrostátních rámců politiky z roku 2017 a jeho aktualizaci z roku 2019<sup>20</sup> k závěru, že vnitrostátní rámce politiky nejsou ve smyslu priorit, které stanovují, z perspektivy celé EU plně soudržné. Ambice členských států v oblasti zavádění alternativních paliv a jejich infrastruktury se značně lišily. Komise rovněž dospěla k závěru, že ne všechny vnitrostátní rámce politiky stanoví jasné a dostačující obecné a specifické cíle podporované komplexními opatřeními.

#### *Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva*

Na podporu provádění vnitrostátních rámců politiky a v souladu s čl. 10 odst. 6 směrnice přijala Komise dne 8. listopadu 2017 akční plán EU pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva<sup>21</sup>. Tento plán podporuje vytvoření páteřní infrastruktury pro alternativní paliva s plným pokrytím sítě TEN-T do roku 2025 a zvýšení investic do infrastruktury. V jeho rámci byla oznámena další podpora ve výši 800 milionů EUR z Nástroje pro propojení Evropy (CEF)<sup>22</sup> a programu NER 300<sup>23</sup> s cílem urychlit investice. Akční plán rovněž upozornil na potřebu zvýšit úroveň politických ambicí v plánech členských států, zejména

<sup>20</sup> Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2019) 29 final: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190029.pdf>

<sup>21</sup> COM/2017/0652 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN>

<sup>22</sup> <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund/ner300\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund/ner300_en)

pokud jde o zavedení infrastruktury v městských a přeshraničních oblastech a opatření ke zlepšení uživatelských služeb.

### *Předkládání vnitrostátních zpráv o provádění*

Směrnice požaduje, aby členské státy do 18. listopadu 2019 předložily Komisi vnitrostátní zprávu o provádění týkající se realizace jejich vnitrostátního rámce politiky v období od předložení vnitrostátního rámce politiky alespoň do 31. prosince 2018. Tyto zprávy obsahují informace uvedené v příloze I směrnice, případně včetně příslušného zdůvodnění úrovně dosažení vnitrostátních obecných a specifických cílů uvedených v čl. 3 odst. 1. Do 1. května 2020 obdržela Komise 25 vnitrostátních zpráv o provádění. Do 1. října 2020 obdržela Komise zprávy od všech členských států kromě jednoho. Výsledky posouzení provedeného Komisí jsou uvedeny v této zprávě a pracovním dokumentu útvarů Komise, který je k této zprávě přiložen.

### *Aspekty směrnice, které vyžadovaly přímou akci Komise*

#### Označování paliv

Směrnice požaduje, aby členské státy zajistily, že spotřebitelům jsou poskytovány relevantní, soudržné a jasné informace o kompatibilitě jejich vozidel s palivy uváděnými na trh. Poskytování informací vychází z ustanovení o označování, která se týkají slučitelnosti paliv podle norem evropských normalizačních organizací stanovujících technické specifikace paliv. V tomto ohledu Evropská komise požádala Evropský výbor pro normalizaci (CEN) a Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice (CENELEC), aby za tímto účelem přijaly odpovídající normy. Výbory CEN a CENELEC následně přijaly normu EN 16942 „Paliva – Identifikace kompatibility vozidla – Grafické vyjádření informací pro spotřebitele“, která vstoupila v platnost dne 12. října 2018, a normu EN 17186 „Identifikace kompatibility vozidel a infrastruktur – Grafické vyjádření informací pro zákazníky na dobíjecím místě pro elektromobily“, která vstoupí v platnost dne 20. března 2021. Soudržné údaje o uplatňování těchto norem na trzích členských států jsou omezené. Komise situaci ověřuje ve spolupráci s členskými státy. Aktuální informace naznačují, že palivové štítky se na čerpacích stanicích v členských státech běžně používají.

#### Porovnání cen paliv

Směrnice stanoví, že pokud se na plnicích stanicích uvádějí ceny paliv, mělo by se pro informaci uvádět porovnání příslušných jednotkových cen, a to zejména u zemního plynu a vodíku. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/732 ze dne 17. května 2018 stanoví společnou metodiku pro porovnání jednotkových cen alternativních paliv. V reakci na krizi COVID-19 členské státy souhlasily s návrhem Komise odložit datum uplatňování tohoto nařízení do 7. prosince 2020<sup>24</sup>. Podle přijaté metodiky jsou ceny paliva vyjádřeny jako částky příslušné měny na 100 km. Uvedení porovnání cen paliv na plnicích stanicích by mělo být založeno na transparentních vzorcích osobních automobilů, které jsou srovnatelné, alespoň s ohledem na jejich hmotnost a výkon. Podpůrné opatření programu v rámci Nástroje pro propojení Evropy

<sup>24</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/858 ze dne 18. června 2020

vydalo doporučení pro harmonizované provádění ustanovení ze strany členských států, včetně případů, kdy se využívají digitální nástroje.

#### Přístupnost údajů

Směrnice stanoví, že údaje o zeměpisné poloze veřejně přístupných plnicích a dobíjecích stanic jsou otevřeně a nediskriminačně dostupné všem uživatelům. Na pomoc členským státům bylo v rámci Nástroje pro propojení Evropy zřízeno podpůrné opatření programu v patnácti zúčastněných členských státech. Zaměřuje se na formát identifikačních kódů pro elektromobilitu určených pro provozovatele dobíjecích stanic a poskytovatele služeb elektromobility, čímž pokládá základy pro strukturu vzájemné výměny informací mezi členskými státy. Poskytuje návrhy, jak mohou členské státy rozvíjet a zavádět svou vnitrostátní IT infrastrukturu, ze které budou údaje shromažďovány a zpřístupňovány prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst podle směrnice (EU) 2010/40 o inteligentních dopravních systémech.

#### Standardizace infrastruktury pro alternativní paliva

Směrnice byla doplněna a pozměněna nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745. Toto nařízení stanoví technické specifikace vztahující se na dobíjecí stanice pro motorová vozidla kategorie L, pobřežní dodávky elektřiny pro plavidla vnitrozemské plavby, dodávky vodíku pro silniční dopravu a dodávky zemního plynu pro silniční a vodní dopravu. Mění přílohu II směrnice stanovením norem, které doporučily výbory CEN a CENELEC v reakci na žádost Komise o standardizaci.

Opatření, jehož cílem je reagovat na požadavky přílohy II týkající se technických specifikací bezdrátových dobíjecích stanic pro motorová vozidla, výměny baterií u motorových vozidel a dobíjecích stanic pro elektrické autobusy, je stále nedořešeno. Technické specifikace bezdrátových dobíjecích stanic a dobíjecích stanic pro elektrické autobusy však budou podléhat nařízením v přenesené pravomoci, jejichž přijetí se plánuje v roce 2021.

## **4 Analýza opatření přijatých členskými státy**

Směrnice požaduje, aby členské státy stanovily cíle týkající se infrastruktury pro alternativní paliva a vypracovaly odpovídající opatření k dosažení těchto cílů v rámci svých vnitrostátních rámců politiky. Ačkoli směrnice jasně specifikuje celkovou potřebu silniční infrastruktury a přístavů, neposkytuje společnou metodiku pro stanovení cílů a měření rozvoje.

Posouzení ukazuje, že došlo k pokroku v množství a kvalitě údajů poskytovaných ve většině vnitrostátních zpráv o provádění v porovnání s vnitrostátními rámci politiky. Mnoho zpráv se však nezabývá plně a uspokojivě požadavky směrnice na podávání zpráv. Mezi členskými státy stále existují značné rozdíly, pokud jde o stanovení cílů a popis opatření. Tato rozdílnost ztěžuje soudržné posouzení ambicí členských států ohledně rozvoje sítě infrastruktury pro alternativní paliva v EU<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Většina členských států poskytla odhady ohledně využívání elektrických vozidel a stanovila cíle pro zavedení elektrických dobíjecích stanic pro rok 2020. Pouze zhruba dvě třetiny z nich však poskytly údaje o cílech pro roky 2025 nebo 2030. Stanovení cílů týkajících se infrastruktury pro jiná alternativní paliva má omezenější rozsah. Přibližně polovina členských států má stanoveny cíle pro CNG a LNG. Pouze přibližně třetina členských států stanovila cíle pro čerpání



### *Odhady členských států ohledně využívání vozidel a cíle týkající se zavádění infrastruktury*

Odhady vozidel a cíle členských států v oblasti infrastruktury podle vnitrostátních zpráv o provádění ve svém souhrnu na úrovni EU ukazují, že v porovnání s odhady a cíli podle vnitrostátních rámců politiky v roce 2016 jsou poněkud ambicióznější. Mezi členskými státy jsou i nadále značné rozdíly.

Členské státy odhadují rychlé zavádění **elektrických vozidel**, i když s velmi výraznými regionálními rozdíly. Projekce členských států naznačují, že v roce 2020 by mohlo být přibližně 2,5 milionu elektrických vozidel, v roce 2025 více než 7 milionů a v roce 2030 více než 30 milionů<sup>26</sup>. Zatímco na konci roku 2020 bylo zaregistrováno přibližně 1,8 milionu elektrických vozidel, mnoho členských států revidovalo ambice týkající se cílů a odpovídajících opatření. Je pravděpodobné, že tyto ambice podpoří zrychlené zavádění vozidel a infrastruktury v těchto členských státech po roce 2020. Podle odhadů pro rok 2030 by celkový podíl elektromobilů činil přibližně 15 % z celkového současného počtu automobilů. Na úrovni jednotlivých členských států se však plány a ambice pro rok 2030 pohybují od méně než 1 % po více než 40 % elektromobilů z celkového počtu automobilů.

Na konci roku 2020 bylo v EU zavedeno přibližně 213 000 veřejně přístupných dobíjecích stanic<sup>27</sup>, z nichž přibližně 10 % bylo rychlodobíjecích (>22 kW a až 350 kW). To je vyšší počet, než činí souhrnný cíl členských států v podobě více než 180 000 dobíjecích stanic do roku 2020. Většina členských států, které svůj cíl oznámily, plánuje pro rok 2030 poměr dobíjecích míst k vozidlům přibližně 1:12. Použití tohoto poměru také pro členské státy, které svůj cíl nenahlásily, by znamenalo, že celkový počet dobíjecích stanic, kterého chtějí členské státy v současné době docílit do roku 2030, je 2,7 milionu. Očekává se však, že rozmístění těchto dobíjecích stanic bude v celé Evropě velmi nerovnoměrné, přičemž síť pravděpodobně bude mít mezery zejména v jižní a východní Evropě, kde ve velkých částech hlavní síť TEN-T nejsou dobíjecí stanice instalovány každých 60 km<sup>28</sup>.

Pokud jde o elektrická vozidla a jejich infrastrukturu, v letech 2019 a 2020 došlo k nárůstu registrací elektrických vozidel, který byl mnohem intenzivnější než zavádění veřejně přístupné dobíjecí infrastruktury. Tento trend pokračoval i v roce 2020. Ve skutečnosti se registrace elektrických vozidel v roce 2019 oproti předchozímu roku zvýšila o 50 % a v roce 2020 o 52 %, zatímco nárůst dobíjecí infrastruktury činil v prvním případě pouze 38 % a v druhém případě 30 %<sup>29</sup>. Ačkoli je problém spojený se zvýšeným využíváním vozidel možné zčásti vyřešit zavedením technologie rychlejšího dobíjení, pokračování tohoto trendu by stále znamenalo vážné riziko toho, že zavádění infrastruktury nepůjde v následujících letech ruku v ruce s využíváním elektrických vozidel. To by mohlo vést k závažným nedostatkům, které mohou narušit celkové využívání těchto vozidel.

Údaje ze šestnácti členských států, které poskytují své odhady ohledně **vozidel na CNG**, naznačují, že v těchto členských státech dojde k zdvojnásobení počtu těchto vozidel do roku

---

LNG a pobřežní systémy pro dodávky elektřiny pro námořní i vnitrozemské vodní cesty. Přibližně polovina členských států se pak rozhodla stanovit cíle pro silniční vodíkovou infrastrukturu.

<sup>26</sup> Tyto údaje vycházejí z dat poskytnutých 25 členskými státy.

<sup>27</sup> [www.eafo.eu](http://www.eafo.eu)

<sup>28</sup> Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 365 final

<sup>29</sup> Eafo.eu, leden 2021

2025 a dalšímu zvýšení do roku 2030. I při tomto nárůstu a při zohlednění stávajícího počtu vozidel v členských státech, které odhady růstu neohlásily, se však očekává, že vozidla na CNG budou do roku 2030 představovat pouze přibližně 1% podíl z celkového počtu vozidel v EU. Zdá se, že stávající infrastruktura čítající přibližně 3 600 plnicích stanic v roce 2020 je k pokrytí budoucí poptávky do velké míry postačující. Totéž platí pro stávající **infrastrukturu LPG**, jelikož členské státy neodhadují odpovídající nárůst současného vozového parku do roku 2030.

Odhady jedenácti členských států, které podaly zprávu o LNG, naznačují, že **vozový park těžkých vozidel na LNG** by se mohl do roku 2030 výrazně rozšířit. I při tomto nárůstu však budou tato vozidla nadále představovat pouze přibližně 1 % vozového parku nákladních vozidel v EU. V roce 2020 existovalo v EU přibližně 310 LNG plnicích stanic, které sloužily především hlavním dopravním koridorům sítě TEN-T. Navzdory některým přetrvávajícím mezerám již stávající plnicí stanice z velké části poskytují dostatečnou síťovou konektivitu.

Mobilita založená na vodíkových palivových článcích je stále nikovým trhem. Některé členské státy uvádějí, že v oblasti zavádění **vozidel s vodíkovými palivovými články** mají velké ambice. Výsledkem těchto ambicí by mohlo být přibližně 300 000 vozidel v EU do roku 2030. Přibližně polovina členských států však neposkytla žádné odhady a zdá se, že mnoho členských států dosud nemá zavedenou žádnou strategii pro vodík. V roce 2020 bylo v provozu 125 vodíkových stanic, přičemž cíle členských států naznačují, že do roku 2030 jich bude přibližně 600. Protože přibližně polovina členských států neplánuje žádnou infrastrukturu, mělo by současné provádění směrnice za následek omezenou konektivitu vodíkových vozidel v EU.

Údaje poskytnuté členskými státy o odhadech týkajících se plavidel **námořní a vnitrozemské plavby** a zavádění příslušné infrastruktury byly velmi nedostatečné. Neumožňují vypracovat soudržné posouzení současného a plánovaného vývoje čerpání LNG a pobřežních systémů pro dodávky elektřiny v celé EU. Směrnice 2014/94/EU neobsahuje žádná zvláštní ustanovení týkající se železniční a letecké dopravy.

#### *Politická a právní opatření na vnitrostátní úrovni*

Členské státy oznámily řadu opatření na podporu zavádění vozidel na alternativní paliva a dosažení svých cílů v oblasti infrastruktury. Všechny členské státy zavedly jedno či více právních a politických opatření na podporu elektrických vozidel. Přibližně tři čtvrtiny členských států rovněž zavedly opatření na podporu elektrických vozidel a související infrastruktury ve veřejné dopravě. Více než polovina členských států rovněž informovala o právních a politických opatřeních na podporu zavádění vozidel a infrastruktury v oblastech zemního plynu a vodíku. Pouze několik členských států však uvedlo konkrétní opatření v souvislosti s vodní dopravou.

Podle omezených informací z 22 vnitrostátních zpráv o provádění vyčlenily členské státy v období 2016–2019 celkem přibližně 6,7 miliard EUR. Rozpočtové výdaje se mezi jednotlivými členskými státy velmi lišily, a to od pouhých 3 milionů EUR po téměř 2,7 miliardy EUR. Největší podíl směřovaly členské státy na provádění různých opatření na podporu politiky (například podporu nákupu vozidel a zavádění infrastruktury) a dále na podporu výzkumu, technologického rozvoje a demonstrací a podporu výroby. Největší část rozpočtové podpory členských států šla do elektrických vozidel a dobíjecí infrastruktury, dále

do vodíku pro silniční dopravu a na podporu zemního plynu pro silniční dopravu. Částka přidělená na vodní dopravu byla mnohem omezenější a nižší než 5 % z celkového financování.

Opatření uvedená členskými státy se v průměru zdají být vhodná k urychlení zavádění vozidel a infrastruktury v souladu s celkovými odhady a cíli, které si členské státy v oblasti vozidel a infrastruktury stanovily. To platí zejména pro elektrická vozidla a jejich infrastrukturu.

## 5 Posouzení účinků směrnice

Ustanovení čl. 10 odst. 3 směrnice vyžaduje podávání zpráv o účinku směrnice na využívání vozidel na alternativní paliva a na zavádění související infrastruktury. Tato kapitola shrnuje zjištění vyplývající z provádění průběžného hodnocení směrnice. Zjištění, která jsou zde uvedena, předem nevylučují žádné závěry z hodnocení směrnice, které má být zveřejněno do léta 2021 a které předloží podrobnější výsledky hodnocení, pokud jde o zavádění a kvalitu infrastruktury, včetně informací pro uživatele.

### *Využívání vozidel na alternativní paliva a zavádění infrastruktury*

Analýza ukázala, že směrnice v kombinaci s dalšími legislativními iniciativami, jako jsou nařízení o výkonnostních normách pro emise CO<sub>2</sub> pro lehká a těžká vozidla a směrnice o energetické náročnosti budov<sup>30</sup> měla značný dopad jak na využívání vozidel na alternativní paliva, tak na jejich infrastrukturu. Podíl vozidel na alternativní paliva na celkovém prodeji vozidel v roce 2020 je se směrnicí v platnosti o něco vyšší, než by byl v hypotetické situaci bez této směrnice. Tento pozitivní dopad směrnice se výrazně zvyšuje s blížícím se rokem 2030, kdy dále poroste prodej vozidel s nulovými a nízkými emisemi.

Směrnice také přímo ovlivnila počet elektrických dobíjecích stanic, který by v roce 2030 měl být v porovnání se situací bez směrnice přibližně dvojnásobný. Podobný dopad se očekává u plnicích stanic pro vodík a LNG. Menší dopad směrnice se očekává u infrastruktury pro CNG, protože síť infrastruktury byla k dispozici již před přijetím směrnice.

Dopad směrnice na zavádění alternativních paliv a pobřežních systémů pro dodávky elektřiny v lodní dopravě a na vnitrozemských vodních cestách je obtížné posoudit. Z dostupných údajů lze vyvodit závěr, že investice do infrastruktury pro alternativní paliva určené k čerpání LNG a pro pobřežní systémy pro dodávky elektřiny v přístavech byly ve většině členských států omezené. Je však pravděpodobné, že zejména v těchto oblastech bude mít směrnice významný dopad úměrně tomu, čím víc se budou blížit konečné termíny pro jejich zavedení v roce 2025 nebo 2030.

### *Účinky směrnice z hlediska kvality infrastruktury<sup>31</sup>*

---

<sup>30</sup> Směrnice 2010/31/EU.

<sup>31</sup> Informace vycházející ze studie podporující hodnocení a ze zprávy fóra pro udržitelnou dopravu o analýze názorů zúčastněných stran na klíčové potřeby politiky a možnosti opatření při zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a spotřebitelských služeb: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf>

Směrnice měla rovněž značný dopad na interoperabilitu infrastruktury pro alternativní paliva. Stále však převládá řada nedostatků, které uživatelům ztěžují bezproblémové cestování přes hranice, zejména s elektrickými vozidly.

S cílem zajistit **interoperabilitu** stanoví směrnice a následné nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1745 technické podmínky pro fyzické připojení mezi dobíjecí/plnicí stanicí a vozidlem. Možnost přijímat akty v přenesené pravomoci podle směrnice pomohla cíleně provádět technické podmínky do evropského práva na základě odborných znalostí evropských normalizačních organizací. Směrnice však není vhodná k řešení potřeby dalších technických norem týkajících se komunikačních rozhraní, potřeby dobíjení těžkých nákladních vozidel a plavidel ani čerpání methanolu a amoniaku, doplňování kapalného vodíku a zajištění plné interoperability v ekosystému vodíkových plnicích stanic.

Cílem směrnice je zřízení **snadno použitelné infrastruktury**. Tohoto cíle bylo dosaženo pouze částečně. Slabé stránky z hlediska uživatelské zkušenosti, zejména v oblasti přeshraniční elektromobility, lze shrnout následovně.

**Snadný přístup k informacím** o umístění a dostupnosti všech dobíjecích a plnicích stanic je nezbytný. V současné době to však vždy neplatí. Dostupnost těchto údajů není v mnoha členských státech systematická. Kvalita údajů se různí, což není vždy příznivé pro rozvoj nových komplexních uživatelských služeb.

I když směrnice vyžaduje **transparentní ceny**, mnoho uživatelů má stále omezené informace o konečné ceně jednoho dobíjení. Ceny často nejsou na dobíjecí stanici zřetelně uvedeny a často také nejsou přístupné ani prostřednictvím aplikací. Kromě toho existuje mnoho různých složek ceny, což ztěžuje srovnání cen pro koncové uživatele.

Směrnice obsahuje ustanovení o **platbách ad hoc** s cílem zajistit, že žádný uživatel nezůstane bez pomoci kvůli potížím s platbou. Na trzích se však objevila různá digitální řešení. Na celoevropské úrovni není k dispozici žádná jednoduchá jednotná metoda platby *ad hoc* (například platba kreditní či debetní bankovní kartou). Dobíjení na základě smlouvy nefunguje v celé Unii jednotně, protože ne všichni poskytovatelé služeb elektromobility nebo roamingové platformy nabízejí své služby na každé dobíjecí stanici. Roste počet stížností spotřebitelů na nedostatek transparentnosti cen a uživatelské vstřícnosti dobíjecí infrastruktury, zejména pokud jde o platby, což je pokládáno za překážku zejména pro bezproblémové cestování na delší vzdálenosti.

Pokud jde o **integraci elektrických vozidel do elektrické soustavy**, stávající ustanovení směrnice zajišťují sladění pravidel mezi elektromobilitou a trhy s elektřinou. Budoucí hromadné využívání vozidel však bude vyžadovat inteligentní a obousměrné dobíjení, aby byla zajištěna účinná integrace elektrických vozidel do elektrické soustavy. Poslední přepracované znění směrnice o elektřině (2019/944/EU) již poskytuje rámec pro rozvoj konkurenceschopných služeb v oblasti elektřiny, který by (bude-li rychle<sup>32</sup> a správně proveden v členských státech) položil základy umožňující rozvoj inteligentního dobíjení a služeb typu vozidlo-sít' na trhu, zejména pokud by byla zavedena infrastruktura pro inteligentní nabíjení. Infrastruktura pro inteligentní nabíjení zahrnuje dobíjecí stanici,

---

<sup>32</sup> Lhůta pro provedení ve vztahu k souvisejícím článkům ve směrnici 2019/944/EU: 31.12.2020

komunikaci mezi dobíjecí stanicí a vozidlem a vozidlo samotné. Směrnice však v současnosti poskytuje jen malou podporu, pokud jde o infrastrukturu pro inteligentní dobíjení a pro usnadnění rozvoje služeb inteligentního a obousměrného dobíjení. Vnitrostátní rámce politiky a vnitrostátní zprávy o provádění z členských států obsahují k tomuto tématu málo informací.

## **6 Soudržnost plánování členských států s důsledky v podobě celkového zvýšení ambicí pro cíl EU v oblasti klimatu do roku 2030**

Z posouzení vnitrostátních zpráv o provádění předkládaných členskými státy vyplývá, že jejich současné celkové ambice z hlediska využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi v odvětví silniční dopravy jsou do značné míry v souladu s prognózami potřebného příspěvku silniční dopravy ke splnění dříve stanoveného cíle EU snížit emise skleníkových plynů o 40 % do roku 2030. Existují však velké regionální rozdíly. Ty nejsou zárukou soudržné sítě infrastruktury pro alternativní paliva v celé EU a mohly by vytvářet riziko pokračující roztržičnosti trhu.

Nedávno přijatý plán pro dosažení cíle v oblasti klimatu stanoví výrazně vyšší ambice v podobě snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 nejméně o 55 %. Bude proto vyžadovat výrazně zrychlené zavádění udržitelných alternativních paliv a vozidel s nulovými a nízkými emisemi. V závislosti na scénáři uvedeném v posouzení dopadu, které je přiloženo k plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu<sup>33</sup>, by se podíl **vozidel s nulovými a nízkými emisemi** (včetně bateriových elektrických vozidel, vozidel s palivovými články a plug-in hybridních elektrických vozidel) v celkovém vozovém parku ve srovnání se současným politickým scénářem musel výrazně zvýšit.

V rámci vyšších ambicí by také bylo nutné posílit zavádění odpovídající dobíjecí infrastruktury nad úroveň, kterou v současné době plánují členské státy. Potřeba zajistit dobré pokrytí sítě v celé Unii by vyžadovala zintenzivnění úsilí ve všech členských státech, přičemž v členských státech, jejichž ambice jsou v současné době relativně nízké, by bylo zapotřebí značného úsilí. Vedle infrastruktury pro dobíjení elektřiny je třeba v období po roce 2025 vybudovat dostatečnou vodíkovou infrastrukturu, zejména za účelem podpory zrychleného zavádění nákladních vozidel na vodíkové palivové články po roce 2030.

Dopad vyšších ambicí z hlediska cíle v oblasti klimatu do roku 2030 na potřebu další infrastruktury pro doplňování **CNG a LNG** v porovnání se stávajícími plány členských států je méně zřejmý. I když lze očekávat zrychlené zavádění vozidel na CNG a LNG do roku 2030, zejména v segmentu těžkých nákladních vozidel, zdá se, že plánovaná infrastruktura je již do značné míry dostatečná. To platí zejména pro infrastrukturu CNG, a to i vzhledem k očekávání, že podíl vozidel na CNG po roce 2035 významně poklesne. Infrastruktura LNG již dnes pokrývá hlavní koridory dopravní sítě TEN-T a může většinou vyhovět požadavkům spojeným s očekávaným nárůstem vozového parku.

Zelená dohoda pro Evropu také zdůrazňuje velkou potřebu snižování emisí uhlíku v odvětví **lodní dopravy**. Scénáře, na nichž je založen plán dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030, jehož záměrem je dosáhnout alespoň 55% snížení emisí skleníkových plynů v celém

<sup>33</sup> SWD/2020/176 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020SC0176>

hospodářství, předpokládají vysoký podíl alternativních paliv, jako jsou obnovitelná a nízkouhlíková kapalná paliva. Dalšími alternativními palivy, která se mají používat zejména po roce 2030, budou vodík nebo nosiče vodíku, jako je čpavek, a také bio-LNG, elektřina, methanol a e-paliva, přičemž všechna tato paliva s výjimkou e-paliv vyžadují odlišnou infrastrukturu.

Iniciativa FuelEU Maritime<sup>34</sup>, která má být přijata v roce 2021, bude dále analyzovat způsoby dekarbonizace a snižování znečištění pro námořní odvětví. Je zřejmé, že zajištění infrastruktury, která by byla pro takové dodávky paliva dostačující, vyžaduje značné a dlouhodobé úsilí. Stávající plánování členských států v této oblasti výrazně zaostává za tím, co bude nezbytné pro splnění krátkodobých a střednědobých požadavků na snižování emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek souvisejících s prováděním Zelené dohody pro Evropu. Kromě toho jsou nutné další podstatné investice k zajištění požadované infrastruktury pro dobíjení a plnění, a to zejména pokud jde o plavidla s nulovými emisemi a o infrastrukturu v přístavech. Jak je uvedeno ve vnitrostátních zprávách o provádění, nejsou takové zdroje v současné době v plánování členských států vyčleněny a splnění cíle v oblasti klimatu může vyžadovat další financování.

I když se ustanovení této směrnice na odvětví letecké a železniční dopravy výslovně nevztahují, budou i tato odvětví muset zvýšit své úsilí stejnou měrou, aby splnily ambice stanovené v plánu pro dosažení cíle v oblasti klimatu. Pokud jde o letectví, je cílem iniciativy RefuelEU zvýšit nabídku a poptávku po udržitelných leteckých palivech v EU<sup>35</sup>. Tím se sníží environmentální stopa letectví a toto odvětví bude moci dosáhnout cílů EU v oblasti klimatu. Kromě toho je třeba vyvinout další úsilí, aby se urychlily také dodávky elektřiny na letištích pro letadla stojící na zemi a aby se dekarbonizoval pohyb letadel po zemi. Pokud jde o železnici, je třeba vyvinout další úsilí směřující k pokračující elektrifikaci železničních tratí a k zavedení vodíku jako alternativy pro ty části železniční sítě, které je obtížné elektrifikovat.

## 7. Závěr

Směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva přispěla k nastartování rozvoje politik a opatření určených k zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v členských státech. Členské státy směrnici provedly do svých právních systémů a vytvořily své vnitrostátní rámce politiky. Tyto rámce politiky začaly v členských státech různou měrou přispívat k vytváření dlouhodobého výhledu ohledně infrastruktury pro elektřinu, zemní plyn a vodík do roku 2030. Členské státy rovněž informovaly o uplatňování těchto rámců politiky ve svých prvních vnitrostátních zprávách o provádění v roce 2019.

Směrnice měla pozitivní dopad na zavádění vozidel na alternativní paliva a jejich infrastruktury. Analýza útvarů Komise ukazuje, že trhy by v situaci bez směrnice byly méně rozvinuté. Rovněž jsou však jasně zřetelné nedostatky současného rámce politiky: jelikož pro členské státy neexistuje podrobná a závazná metodika pro výpočet cílů a přijetí opatření, úroveň ambicí při stanovování cílů a při podpoře politik se mezi členskými státy značně liší. Například podíl předpokládaný členskými státy pro elektromobily na celkovém vozovém

<sup>34</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime)

<sup>35</sup> <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels>

parku pro rok 2030 se pohybuje mezi méně než 1 % a více než 40 %. Odpovídající cíle v oblasti infrastruktury odrážejí různou úroveň ambicí, což znamená, že plánované zavádění infrastruktury se mezi členskými státy značně liší. Rámce politiky navíc často nezobrazují dostatečné podrobnosti o aktuálním stavu a provádění stávajících a plánovaných politických opatření. To odpovídá zjištěním z dřívějších posouzení prováděných Komisí i závěrům zprávy Evropského parlamentu z vlastního podnětu o infrastruktuře pro alternativní paliva z roku 2018<sup>36</sup>.

Současná úroveň zavádění infrastruktury dostačuje k obsluze poměrně nízkého počtu vozidel na alternativní paliva, která jsou v současné době na silnicích, přičemž obojí na sobě navzájem závisí. Neexistuje však žádná komplexní a úplná síť infrastruktury pro alternativní paliva v celé Unii. Například pokud jde o dobíjení elektřiny, nemají rozsáhlé části hlavní sítě TEN-T nainstalovány dobíjecí stanice každých 60 km, jak je doporučeno. Je proto nepravděpodobné, že by se za současného legislativního rámce v následujících letech v Evropě vytvořila potřebná síť, i kdyby všechny členské státy dosáhly svých cílů. To samé platí v případě infrastruktury pro jiná alternativní paliva, zejména v oblasti vodní dopravy.

Komise navrhla snížit emise skleníkových plynů v EU do roku 2030 nejméně o 55 % ve srovnání s předchozím cílem v podobě snížení o 40 %. To má příslušný dopad na požadované zavádění udržitelných alternativních paliv, vozidel a infrastruktury. K dosažení těchto ambiciózních cílů je třeba výrazně zrychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi a související infrastruktury ve všech segmentech trhu s lehkými a těžkými vozidly. Úsilí bude muset být podstatně vyšší než to, které členské státy uvedly ve zprávách předložených podle této směrnice. To se netýká pouze silniční dopravy, ale rovněž a především dalších druhů dopravy, jako je vodní doprava a letectví. Je třeba urychlit zavádění udržitelných alternativních paliv a dodávek elektřiny pro lodě kotvící v přístavu a letadla stojící na zemi.

I když se ukázalo, že **technické specifikace** vytvořené podle směrnice jsou vysoce relevantní, vyvstaly nové potřeby technických specifikací podle směrnice. Jedná se zejména o interoperabilitu a transparentní výměnu informací mezi různými subjekty v rámci ekosystému nabíjení elektrických vozidel. Nezbytné jsou normy pro dobíjení těžkých vozidel a plnění kapalného vodíku. Kromě toho bude námořní doprava a vnitrozemská plavba těžit z dalších obecných technických specifikací, které usnadní a posílí vstup alternativních paliv na trh, zejména pokud jde o dodávky paliva v oblasti elektřiny a vodíku.

Z **pohledu spotřebitele** je nezbytné, aby používání infrastruktury pro alternativní paliva bylo stejně snadné jako používání infrastruktury pro běžné tankování. Proto je třeba, aby byly k dispozici informace o umístění a také o cenách, které budou účtovány, a aby platba byla bezproblémová. Stávající rámec politiky má nedostatky a spotřebitelé mohou čelit problémům, zejména při cestování přes hranice.

V souladu se sdělením Komise COM/2020/299<sup>37</sup> musí být dále zajištěna nákladově efektivní integrace zvýšeného počtu elektrických vozidel do **elektrické soustavy**. Klíčovou úlohu z hlediska snahy vyhnout se přetížení elektrizační soustavy a omezení nákladných investic do infrastruktury soustavy hraje inteligentní nabíjení elektrických vozidel. Inteligentní integrace elektrických vozidel a dvousměrného nabíjení také poskytne flexibilitu pro celkovou správu

<sup>36</sup> (2018/2023(INI)) [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297\\_CS.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_CS.html)

<sup>37</sup> Sdělení Komise COM(2020) 299 – Cesta ke klimaticky neutrálnímu hospodářství: Strategie EU pro integraci energetického systému

energetického systému, a pomůže tak integrovat zvýšené podíly výroby intermitentní obnovitelné energie. I když směrnice o elektřině<sup>38</sup> a nařízení o elektřině<sup>39</sup> přijaté v roce 2019 poskytují legislativní rámec na straně trhu s elektřinou, může plné zavedení inteligentního a dvousměrného nabíjení přinést případné další požadavky týkající se dobíjecích stanic a komunikace mezi dobíjecí stanicí a vozidlem.

Kromě toho **investice** do infrastruktury nemusí být během přechodu na alternativní paliva a poměrně omezeného využívání alternativních vozidel ziskové. To platí zejména pro místa s nízkou poptávkou a obtížnější obchodní situací, například ve venkovských oblastech nebo v oblastech s nízkou mírou využívání vozidel. Kromě toho může zavádění ultrarychlých dobíjecích stanic a vodíkových stanic podél hlavní a globální sítě TEN-T vyžadovat další podporu. V tomto případě je třeba pokračovat ve veřejném financování veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic a zaměřit se na ty části sítě, kde soukromé investice nebudou ziskové, aby bylo možné dosáhnout cílů Komise, které spočívají v zavedení nejméně 1 milionu veřejně přístupných dobíjecích a plnicích stanic do roku 2025.

V této souvislosti Komise ohlásila revize souvisejících právních předpisů, například revizi emisních norem pro CO<sub>2</sub> u lehkých vozidel v roce 2021 a přezkum emisních norem pro CO<sub>2</sub> u těžkých vozidel v roce 2022, připravované iniciativy FuelEU a ReFuelEU v oblasti námořní a letecké dopravy, a revizi směrnice o obnovitelných zdrojích energie<sup>40</sup>, což posílí opatření pro zavádění obnovitelných paliv, vodíku a elektřiny v odvětví dopravy. Je rovněž zapotřebí dalších opatření na úrovni EU, aby se zajistilo, že **zavádění interoperabilní a uživatelsky přívětivé infrastruktury pro dobíjení a plnění paliva**<sup>41</sup> bude úzce spojeno s potřebou zrychleného zavádění vozidel a paliv ve všech druzích dopravy.

To vyžaduje posílení stávajícího rámce politiky na úrovni EU s cílem dosáhnout vyšších ambicí Zelené dohody pro Evropu a zabránit dalším překážkám růstu trhu. Komise v současné době provádí posouzení dopadů pro účely revize směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva a v této souvislosti náležitě zváží zjištění této zprávy i zjištění probíhajícího hodnocení směrnice.

---

<sup>38</sup> 2019/944/EU

<sup>39</sup> 2019/943/EU

<sup>40</sup> 2018/2001/EU

<sup>41</sup> Zatímco veřejně přístupná infrastruktura bude řešena při revizi směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, soukromá infrastruktura pro dobíjení v obytných a nebytových budovách bude řešena při revizi směrnice o energetické náročnosti budov.