



EVROPSKÁ KOMISE

*V Bruselu dne 21.10.2013
C(2013) 6965 final*

*Vážený pan
Milan ŠTĚCH
předseda Senátu Parlamentu ČR
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 PRAHA 1*

Vážený pane předsedo,

Komise by tímto Senátu Parlamentu České republiky ráda poděkovala za jeho usnesení k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva {COM(2013) 18 final} a ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů pod názvem Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva {COM(2013) 17 final}.

Komise poznamenává, že cílem návrhu je aktivovat významné investice a současně se obejít bez veřejné podpory. Předmětem návrhu jsou vnitřní trh a rámcové investiční podmínky, o nichž hovoří posouzení dopadů, které je průvodním dokumentem k návrhu¹.

Komise konstatuje, že závazný rámec na evropské úrovni, jímž by se řídilo zavádění infrastruktury pro vozidla a plavidla na alternativní pohon a který by pracoval s kvantitativními cíli a společnými standardy, by fungoval jako katalyzátor a pomohl by připravit podmínky pro rozvoj trhu čistých pohonných hmot a vozidel. Podle názoru Komise by tím Evropa získala významnou příležitost k tomu, aby posílila svou konkurenceschopnost a aby si na dynamicky rostoucím globálním trhu vybudovala silnou pozici. Občané používající vozidla na alternativní pohon by zároveň mohli být mobilní v celounijním měřítku, což by znamenalo výrazný přínos pro životní prostředí i ekonomiku. V této souvislosti by Komise ráda Senátu poděkovala zejména za jeho výslovnou podporu harmonizaci technologických rozhraní, která je důležitá, má-li být překonána stávající roztržitost trhu.

Senát a Komise sdílejí názor, že členské státy mají naprosto odlišné podmínky pro rozvoj jednotlivých druhů alternativních paliv, přičemž se vzájemně liší i v úrovni jejich rozvoje. Výslednou roztržitost trhu navrhuje směrnice překonat tím, že by byla v celé EU zavedena minimální infrastruktura pro alternativní paliva včetně společných standardů.

¹ [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd\(2013\)5-2-impact-assessment-part1.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd(2013)5-2-impact-assessment-part1.pdf)

[http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd\(2013\)5-2-impact-assessment-part2.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/doc/swd(2013)5-2-impact-assessment-part2.pdf)

K transpozici cílů tohoto dokumentu by byly velmi důležité koncepční rámce, jež by členské státy zaváděly v zájmu rozvoje trhu s alternativními palivy a jejich infrastruktury a jež by současně zohledňovaly vnitrostátní kontext a specifika. Jednotný přístup na úrovni EU by byl zajištěn pomocí pravidelných zpráv, které by členské státy o těchto vnitrostátních rámcích politiky a o jejich plnění předkládaly, dále pomocí evaluací, jimž by Komise tyto zprávy podrobovala, a pomocí zpráv, které by Komise pravidelně na téma uplatňování této směrnice sestavovala. Tato opatření by též umožnila držet krok s rozvojem technologií.

Navržená směrnice je zcela v souladu s dlouhodobým postojem Senátu, podle něž by legislativní iniciativy EU neměly upřednostňovat jedno technologické řešení (v tomto případě jeden druh alternativního paliva) na úkor jiného, tj. že by měly zachovávat princip technologické neutrality. Navrhovaná směrnice reflektuje skutečnost, že alternativních paliv existuje celá řada, a ukládá povinnost zavést infrastrukturu v případech, kdy minimální infrastruktura pro určitá paliva dosud chybí.

Komise by Senát ráda ujistila, že navrhované přenesení pravomoci ve prospěch Komise je plně slučitelné s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, neboť pro tyto pravomoci platí omezení, podmínky a kontrolní mechanismy upravené v čl. 8 odst. 3, 4 a 5 návrhu směrnice. Legislativní návrh mimoto u přenesení pravomocí explicitně a podrobně uvádí jeho cíle a rozsah (aktualizace informací, které musí být uvedeny ve vnitrostátním rámci, aktualizace technických specifikací), jakož i dobu svěřením přenesené pravomoci (na dobu neurčitou s možností zrušení).

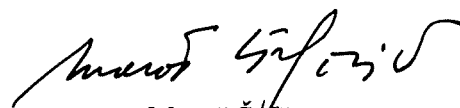
V neposlední řadě je třeba uvést, že by akty v přenesené pravomoci nijak neovlivňovaly základní ustanovení navrhované směrnice (povinnost přijmout vnitrostátní rámec politiky, povinnost zajistit, aby byly pro dodávky elektřiny, vodíku a zemního plynu k dispozici dobíjecí/čerpací stanice, jakož i povinnost postarat se o dostupnost informací pro spotřebitele o kompatibilitě paliv a vozidel). Tyto akty by měly naopak dopad pouze na méně podstatné prvky směrnice (zejména přílohu I vymezující minimální počet prvků, které mají vnitrostátní rámce politiky obsahovat, a na přílohu III, která definuje technické specifikace alternativních paliv), na něž se navrhovaná směrnice použije, tak aby jejich ustanovení reflektovala v případě potřeby vědecko-technický pokrok, aniž by bylo nutno jít cestou řádného legislativního postupu. Cíle, jež spočívá v široké podpoře tržního rozvoje alternativních paliv v celé EU, nemohou dostatečným způsobem dosáhnout jednotlivé členské státy. K jeho splnění je třeba přijmout opatření na úrovni Unie, tak aby vznikla poptávka po kritickém množství těchto vozidel a po nákladově efektivních inovacích evropského průmyslu a aby byla mobilita vozidel na alternativní pohon umožněna v celounijním měřítku. Unie je tedy oprávněna přijímat opatření, aniž by porušovala zásadu subsidiarity upravenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality, již stanoví tentýž článek, navržená směrnice podle názoru Komise nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů, a zaměřuje se pouze na silniční a vodní dopravu, pro něž dostatečná infrastruktura dosud chybí.

Senát Komisi vyzývá, aby některé aspekty legislativního návrhu pečlivě zvážila, neboť za současného stavu veřejných financí v EU se splnění příslušných závazků jeví jako nereálné. Komise konstatuje, že návrh je koncipován jako prorůstová iniciativa a předpokládá, že do zavedení minimální infrastruktury poplynou soukromé investice. Vybudování a provoz této infrastruktury totiž podle jejího názoru nabízí soukromým investorům podnikatelské příležitosti. Z TEN-T a nástroje pro propojení Evropy nicméně budou uvolňovány i finanční prostředky EU. Podpora vozidlům na alternativní pohon a související infrastrukturu poplyne

i z nadcházejícího rámcového programu pro výzkum a inovace Horizont 2020. Za tímto účelem budou vyhlašovány výzvy k podávání návrhů, které jsou plánovány v rámci specifického cíle pod názvem inteligentní, ekologická a integrovaná doprava, který je v uvedeném rámcovém programu součástí priority „společenské výzvy“.

Komise věří, že se jí podařilo rozptýlit obavy Senátu, a těší se na pokračování vzájemného politického dialogu v budoucnosti.

S úctou



*Maroš Šefčovič
místopředseda*