|  |  |
| --- | --- |
| Európsky parlament  2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

**PRIJATÉ TEXTY**

P8\_TA(2018)0438

Zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v Európskej únii: čas konať!

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

PE621.006

Uznesenie Európskeho parlamentu z 25. októbra 2018 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá v Európskej únii: čas konať! (2018/2023(INI))

*Európsky parlament*,

– so zreteľom na oznámenie Komisie z 8. novembra 2017 s názvom Dosiahnuť čo najširšie využívanie alternatívnych palív – Akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá podľa článku 10 ods. 6 smernice 2014/94/EÚ vrátane posúdenia národných politických rámcov podľa článku 10 ods. 2 smernice 2014/94/EÚ (COM(2017)0652),

– so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá[[1]](#footnote-1),

– so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy[[2]](#footnote-2),

– so zreteľom na Parížsku dohodu, rozhodnutie 1/CP.21 a 21. konferenciu zmluvných strán UNFCCC (COP 21) a 11. konferenciu zmluvných strán, ktorá slúžila ako stretnutie zmluvných strán Kjótskeho protokolu (CMP 11) a ktorá sa konala od 30. novembra do 11. decembra 2015 v Paríži,

– so zreteľom na návrh Komisie [nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO2 z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)) (COM(2017)0676),

– so zreteľom na Medzinárodný kódex pre bezpečnosť lodí používajúcich plyny alebo iné palivá s nízkou teplotou vzplanutia (kódex IGF) a na navrhované zmeny, aby sa tento kódex stal povinným podľa Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) v snahe riešiť výzvy spojené s prijatím alternatívnych palív v odvetví lodnej dopravy a so zámerom minimalizovať riziko pre plavidlá, ich posádku a životné prostredie vzhľadom na povahu príslušných palív,

– so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 19. apríla 2018,

– so zreteľom na článok 52 rokovacieho poriadku,

– so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a na stanoviská Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (A8-0297/2018),

A. keďže mobilita je základnou potrebou a ústrednou oporou našich spoločností a hospodárstiev a mala by byť čistá, udržateľná, spoľahlivá, cenovo dostupná a vo všetkých ohľadoch bezpečná; keďže čisté technológie v tejto súvislosti ponúkajú obrovské príležitosti a výhody pre spoločnosť, pretože majú významný dosah na zdravie a životné prostredie, ako aj na automobilový priemysel, dodávateľov energie a služieb a prevádzkovateľov sietí;

B. keďže členské štáty prijali svoje národné politické rámce, ktoré Komisia posúdila vo svojom nedávnom oznámení COM(2017)0652, kde sa konštatuje, že ciele a zavádzanie infraštruktúry na dobíjanie elektrických vozidiel sa medzi jednotlivými členskými štátmi líšia, keďže len osem z 25 členských štátov v plnej miere plní požiadavky národných politických rámcov uvedené v smernici 2014/94/EÚ[[3]](#footnote-3), a že dva členské štáty do 16. novembra 2016 nepredložili svoje národné politické rámce, ako sa vyžaduje v článku 3 smernice 2014/94/EÚ;

C. keďže dekarbonizácia dopravy zlepší kvalitu ovzdušia a posilní energetickú bezpečnosť Európy a jej nezávislosť od dovážanej energie a od fosílnych palív, a preto si bude vyžadovať rýchlu a zásadnú zmenu používaných druhov energie, palív a hnacích sústav, ako aj zvýšenie energetickej účinnosti, a to prostredníctvom využitia tých najúčinnejších a najmodernejších najpokročilejších technológií, prechodu na multimodálnu dopravu a zmeny správania v oblasti mobility;

D. keďže doprava je jediným dôležitým hospodárskym odvetvím Európskej únie, v ktorom sa emisie skleníkových plynov (GHG) od roku 1990 zvýšili; keďže z dopravy pochádza 23 % emisií CO2 a tento podiel stále rastie; keďže cestná doprava spotrebúva takmer 75 % celkovej energie využívanej v doprave a produkuje takmer 73 % emisií skleníkových plynov z odvetvia dopravy; keďže sa vzhľadom na nárast presunov a objemov tovaru prepravovaného v EÚ a zvýšenú mobilitu osôb neustále zvyšuje aj objem dopravy; keďže tento nárast objemu, ako sa predpokladá do roku 2030, bude mať dôsledky na zmenu klímy, kvalitu ovzdušia a spotrebu energie a bude mať vplyv aj na infraštruktúru; keďže dekarbonizácia cestnej dopravy prostredníctvom udržateľných alternatívnych palív si bude vyžadovať flexibilný prístup, čo znamená, že pre rôzne kategórie vozidiel by mohli byť potrebné rôzne alternatívne palivá;

E. keďže lodná doprava predstavuje viac ako 80 % objemu svetového obchodu a 3 % celosvetových emisií skleníkových plynov, čím prispieva k znečisteniu ovzdušia v blízkosti pobrežných oblastí a prístavov; keďže vzhľadom na podstatný podiel lodnej dopravy na svetovom dopravnom trhu postupný prechod alternatívne palivá v tomto odvetví by mal značný pozitívny vplyv na životné prostredie;

F. keďže na udržanie zvýšenia globálnej teploty pod úrovňou 2°C a zároveň plnenie cieľa 1,5°C stanoveného v Parížskej dohode je potrebné, aby cestná doprava bola najneskôr do roku 2050 úplne bezuhlíková a s nulovou bilanciou emisií; keďže prechod na alternatívne palivá môže dopomôcť k dosiahnutiu tohto cieľa, hoci konvenčné palivá budú v dohľadnej dobe stále potrebné, až kým nebude možné alternatívnymi palivami uspokojiť dopyt v plnej miere;

G. keďže prechod na udržateľné alternatívne palivá a hnacie sústavy, so zohľadnením celého životného cyklu vozidiel, je najlepším prostriedkom na dekarbonizáciu súčasného a budúceho vozového parku; keďže celkový vplyv bude ešte väčší, ak bude spojený so zvýšením účinnosti vozidiel, s používaním verejnej dopravy a bicyklov, rozvojom spoločnej mobility a zlepšeniami celkovej účinnosti dopravných systémov pomocou kooperatívnych inteligentných dopravných systémov a technológie automatizácie a digitalizácie; keďže mestské a územné plánovanie môže podporiť a doplniť technologické snahy a podporiť zavedenie infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc; keďže podpora alternatívnych palív môže významne prispieť k zlepšeniu kvality ovzdušia v mestách;

H. keďže cenové znevýhodnenie vozidiel na alternatívne palivá v porovnaní s vozidlami s bežným spaľovacím motorom, spolu s nedostatočným zavádzaním infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc je naďalej jednou z hlavných prekážok brániacich zákazníkom pri rozhodovaní o kúpe vozidla; keďže prémie pre kupujúcich, daňové výnimky a nedaňové stimuly sa v tejto súvislosti osvedčili ako prostriedok na zrýchlenie prenikania týchto vozidiel na trh a mali by odrážať výkon jednotlivých alternatívnych palív z hľadiska emisií skleníkových plynov a znečisťujúcich látok;

I. keďže prechod na alternatívne palivá a pohonné sústavy predstavuje pre konkurencieschopný európsky priemysel príležitosť a podnet k výskumu, aby znovu mohol potvrdiť svoje vedúce postavenie v oblasti technológií; keďže tento prechod má pre medzinárodnú konkurencieschopnosť kľúčový význam z hľadiska poznatkov, technológie a trhového podielu;

J. keďže prepracované znenie nariadenia o emisných normách pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá by malo stanoviť ambiciózne ciele znižovania emisií a stimuly pre vozidlá s nízkymi a nulovými výfukovými emisiami a zároveň by sa mal zachovať technologicky neutrálny prístup, a tým viesť k dekarbonizácii európskeho vozového parku, čo si vyžiada zavedenie primeranej siete infraštruktúry pre alternatívne palivá; keďže revízia smernice o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy dopĺňa smernicu o alternatívnych palivách tým, že zabezpečuje dopyt po dodávateľoch a zvyšuje zavádzanie ekologických vozidiel;

K. keďže 94 % odvetvia dopravy v Európe je závislých od ropy, pričom 90 % ropy sa dováža, a to aj z niektorých politicky nestabilných krajín;

L. keďže podľa smernice 2014/94/EÚ patria palivá fosílneho pôvodu stále medzi alternatívne palivá, čo je v rozpore s cieľom dekarbonizácie a postupného vyradenia fosílnych palív; keďže prioritou by mali byť emisné riešenia s nízkymi a nulovými výfukovými emisiami počas celého životného cyklu vozidiel; keďže však v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a sektora lodnej dopravy môže skvapalnený zemný plyn a stlačený zemný plyn v krátkodobom a strednodobom horizonte prispievať k zlepšovaniu kvality ovzdušia, najmä pri prístavoch a pozdĺž pobrežia;

M. keďže odvetvia energetiky a dopravy musia byť oveľa užšie prepojené, aby sa umožnila zásadná dekarbonizácia mobility; keďže nosiče energie, ako je elektrina a vodík, umožňujú mobilitu s nulovými emisiami a zároveň integráciu obnoviteľných zdrojov energie (OZE); keďže odvetvie energetiky postupne prechádza na využívanie výlučne OZE, bude potrebné zabezpečiť uskladňovanie nadbytočnej energie v obdobiach nízkeho dopytu; keďže k tomuto cieľu môžu prispieť elektrické vozidlá na batériu (BEV – Battery Electric Vehicles) a elektrické vozidlá na palivové články (FCEV – Fuel Cell Electric Vehicles); keďže nízkoemisné energetické zdroje budú prechodnou etapou pri prechode na mobilitu s nulovými emisiami; keďže neutralita technológií by preto mala byť východiskovým bodom pre zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá;

N. keďže lítiovo-iónové články, ktoré sú kľúčovým komponentom batérií do elektrických vozidiel, sú takmer všetky vyrobené mimo Európskej únie, najmä v Ázii;

O. keďže inteligentné, masívne elektrické siete, lepšia integrácia sietí elektrickej energie a zemného plynu prostredníctvom power-to-gas, prístup poskytovateľov nabíjacích služieb a súkromných nabíjacích staníc k sieti a zriaďovanie vodíkových čerpacích staníc majú pre elektromobilitu kľúčový význam; keďže v prípade BEV a FCEV môže inteligentné a kontrolované nabíjanie pomôcť vyváženiu sietí, avšak stále neexistujú dostatočné regulačné, daňové a technické rámce;

P. keďže siete TEN-T sú hlavnými dopravnými sieťami v Európskej únii; keďže kľúčovou prioritou by malo byť zameranie pozornosti na zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá a plnenie cieľa stanoveného v oznámení, t. j. zabezpečiť úplné pokrytie hlavných koridorov transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) nabíjacími stanicami do roku 2025; keďže tento cieľ by sa mal ďalej doplniť zavedením infraštruktúry pre alternatívne palivá, a to tak na súhrnnej sieti TEN-T, ako aj v mestských, vidieckych a riedko osídlených oblastiach, pričom by sa mali zohľadniť štrukturálne a hospodárske obmedzenia, aby sa dosiahlo vyvážené pokrytie;

1. víta uvedené oznámenie Komisie o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá; zdôrazňuje, že na dekarbonizácia odvetvia dopravy do roku 2050 je potrebná ďalšia koordinácia a spolupráca na úrovni EÚ, a zdôrazňuje príležitosti, ktoré vznikajú pre priemysel, technológie a zamestnanosť z dôvodu zavedenia alternatívnych palív a príslušnej infraštruktúry;

***Zintenzívnenie úsilia***

2. vyzýva však Komisiu, aby s cieľom zaplniť medzery v infraštruktúre pre alternatívne palivá v celej Európskej únii predložila revíziu smernice 2014/94/EÚ a zároveň zachovala súčasnú definíciu alternatívnych palív uvedených v článku 2 a zamerala sa na jej riadne vykonávanie s prihliadnutím na to, že doteraz v plnej miere implementovalo len osem z 25 členských štátov; zdôrazňuje potrebu zvýšiť využívanie alternatívnych palív a vytvoriť stabilné prostredie pre investície;

3. konštatuje, že Komisia vo svojom hodnotení národných rámcových plánov poukazuje na odlišné úrovne úsilia, ambícií a dostupných finančných prostriedkov medzi jednotlivými členskými štátmi a že zavádzanie alternatívnych palív nie je ucelené a rovnomerne rozložené; vyzýva preto Komisiu, aby dôkladne posúdila projekty národných rámcových plánov a úroveň ambícií, aby v prípade potreby navrhla dodatočné opatrenia a aby podporila členské štáty príkladmi najlepších postupov; vyzýva Komisiu, aby nahradila systém národných akčných programov efektívnejšími nástrojmi vrátane konkrétnych, záväzných a vynútiteľných cieľov na účely formulovania kritérií udržateľnosti; navrhuje, aby Komisia vzala do úvahy predpokladané a realizované zavádzanie vozidiel na alternatívne palivá a ich technologický pokrok, umožnila členským štátom flexibilitu pri určovaní toho, ako dosiahnuť ciele, a sledovala cieľ transeurópskej siete infraštruktúry pre všetky alternatívne palivá, ktorá je prístupná, kompatibilná a interoperabilná;

4. žiada, aby sa na účel výpočtu rozsahu novej infraštruktúry a jej primeraného náležitého vybavenia prihliadlo na predpokladaný nárast v jazdách a prepravovaných objemoch do roku 2030; zdôrazňuje význam technologického pokroku, ktorý sa už uskutočňuje alebo pripravuje v oblastiach skladovania batérií, vodíka a energie, a zdôrazňuje potrebu zohľadniť tento pokrok pri prijímaní strategických rozhodnutí; konštatuje, že nová infraštruktúra sa musí vedieť prispôsobiť zmenám, a to z hľadiska objemu, ako aj z hľadiska technológií; zdôrazňuje, že napríklad obrovský nárast počtu elektrických vozidiel spolu so zvýšením dojazdu týchto vozidiel na 400 km bude mať vplyv na intenzitu zavádzania siete nabíjacích staníc, ako aj na typ požadovaného nabíjania;

5. navrhuje, aby sa každoročne hodnotil stav vykonávania v jednotlivých členských štátoch a aby bola oblasť pôsobnosti smernice rozšírená tak, že by okrem zavádzania infraštruktúry pozdĺž súhrnnej siete TEN-T zahŕňala aj mestské a regionálne uzly a oblasti, v ktorých index kvality ovzdušia v Európe vykazuje viac než 35 dní v roku „vysokú úroveň“ znečistenia a v ktorých je hustota obyvateľstva šesťkrát vyššia než je priemerná hustota v EÚ, aby tak boli pokryté rozsiahle územia a zahrnula sa aj infraštruktúra určená pre verejné vozové parky; vyzýva Komisiu, aby rozšírila rozsah pôsobnosti Nástroja na prepájanie Európy v tomto smere a zvýšila jeho financovanie;

6. podporuje elektrifikáciu ciest, ktorá umožní elektrickým vozidlám nabíjanie v priebehu jazdy; požaduje ich širší rozvoj aspoň pozdĺž ciest základnej a súhrnnej siete TEN-T; domnieva sa, že elektrifikácia ciest by mohla byť riešením, ktoré by umožnilo zníženie veľkosti batérií a následne cien nových vozidiel;

7. vyzýva Komisiu, aby vytvorila rovnaké podmienky pre rozličné alternatívne palivá, ktoré zabezpečia technologickú neutralitu, najmä keď propaguje distribučné infraštruktúry, a vodíkovú infraštruktúru tak stanovila ako povinnú, pričom požiadavky na zavádzanie by boli rovnocenné s požiadavkami pre stlačený zemný plyn, ale tieto požiadavky na zavádzanie by boli upravené;

8. zdôrazňuje význam trvalo udržateľného mestského plánovania s prechodom od súkromného využívania k zdieľanému a verejnému využívaniu dopravy a vyzvať Komisiu a členské štáty, aby predovšetkým upriamili svoju pozornosť na zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá pre kolektívne a verejné dopravné služby, ako sú autobusy, električky, vlaky, spoločné automobily, taxíky a malé dodávky, ako aj pre bicykle, skútre a motocykle; podporuje zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v mestských a prímestských oblastiach, pričom dáva prednosť tým, ktorých kvalita ovzdušia je nízka;

9. nabáda miestne a regionálne orgány, ktoré sa zúčastňujú celosvetového Dohovoru primátorov a starostov v oblasti klímy a energetiky, aby sa usilovali zahrnúť konkrétne opatrenia do ich akčných plánov v oblasti udržateľnej energie, najmä v oblasti výstavby alebo dokončenia nabíjacej infraštruktúry pre elektrické vozidlá;

10. vyzýva Komisiu, aby doplnila ciele týkajúce sa klímy stanovené v smernici 2014/94/EÚ dodatočnými opatreniami na zabezpečenie čistého ovzdušia na základe kontroly vhodnosti smerníc EÚ 2004/107/ES[[4]](#footnote-4) a 2008/50/ES[[5]](#footnote-5) o kvalite okolitého ovzdušia;

11. upozorňuje na význam udržateľného verejného obstarávania vozidiel s pohonom na alternatívne palivá ako hnacej sily dopytu po alternatívnych palivách a infraštruktúre pre alternatívne palivá;

12. nabáda na poskytovanie čistej dodávky elektrickej energie na letiskách (pre použitie v prípade stacionárnych lietadiel, ako aj mobilného zariadenia na letiskách) s cieľom znížiť spotrebu petroleja, zlepšiť kvalitu ovzdušia, znížiť vplyv na zmenu klímy a znečistenie hlukom;

***Fond pre čistú mobilitu: financovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá***

13. víta úsilie Komisie poskytnúť ďalších 800 miliónov EUR ako počiatočné financovanie na podporu zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá; pochybuje však, že tento pákový efekt bude dostatočný, vzhľadom na to, že podľa predpokladov bude do roku 2020 potrebných 5,2 miliardy EUR a do roku 2025 ďalších 16 – 22 miliárd EUR celkových investícií[[6]](#footnote-6); naliehavo vyzýva Komisiu, aby zvýšila počiatočné financovanie, aby podporila nielen zavádzanie, ale aj prevádzku takejto infraštruktúry počas nerentabilnej fázy uvádzania na trh, a aby sa zamerala na potreby prevádzkovateľov verejnej dopravy vrátane podporných infraštruktúr, ako sú údržbárske dielne; zdôrazňuje, že sú potrebné dodatočné verejné, ale najmä súkromné investície;

14. navrhuje, aby boli potrebné odhadované investície vo výške 25 miliárd EUR do roku 2025 spolufinancované, pričom Európska únia by prispievala približne 10 % a približne 90 % by pochádzalo z priemyslu, najmä od výrobcov, dodávateľov, výrobcov energie a palív a ďalších zainteresovaných strán; zdôrazňuje, že projekty v oblasti infraštruktúry pre alternatívne palivá by mali mať prístup ku grantom a úverom poskytovaným rámci NPE, Európskou investičnou bankou (EIB) a Investičného plánu Európskej komisie pre Európu, pričom vždy je potrebné zabezpečiť, aby nedošlo k narušeniu trhu; žiada, aby sa finančné prostriedky z fondu prideľovali na základe kritérií udržateľnosti, uskutočniteľnosti, technologickej neutrality, cieľov v oblasti klímy, európskej pridanej hodnoty, plnenia cieľov v oblasti zavádzania a politiky súdržnosti; žiada, aby sa agentúrou zodpovednou za jeho správu stala Výkonná agentúra pre inovácie a siete (INEA), ktorá už spravuje NPE;

15. domnieva sa, že európske štrukturálne a investičné fondy 2 (EŠIF 2), ako aj Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR), Kohézny fond (KF), program Invest EU a program Horizont Európa, sú vhodnými nástrojmi na podporu zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá a nepretržitých investícií do výskumu a inovácií s cieľom dosiahnuť lepšiu úroveň prepojenia odvetví, ako je doprava a energetika;

16. vyzýva Komisiu, aby preskúmala smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/94/ES[[7]](#footnote-7) o spotrebiteľských informáciách o automobiloch; zastáva názor, že toto preskúmanie by sa malo zamerať na podstatné zlepšenie informovanosti spotrebiteľov o spotrebe paliva, emisiách CO2 a emisiách znečisťujúcich látok a že by malo umožniť porovnanie účinnosti a emisií technológií tradičných a alternatívnych palív určených na dopravu v reálnych životných podmienkach;

17. vyzýva Komisiu na vypracovanie nariadenia o roamingu v oblasti infraštruktúry pre alternatívne, verejne dostupné palivá, aspoň v rámci siete TEN-T;

18. poznamenáva, že dane majú zásadný vplyv na cenovú konkurencieschopnosť alternatívnych palív; vyzýva preto členské štáty, aby v záujme uľahčenia a stimulovania zavádzania nízkouhlíkových a bezuhlíkových alternatívnych palív prehodnotili svoje rámce zdaňovania energie a odstránili súčasné rozdiely v zdaňovaní jednotlivých druhov dopravy, napríklad elektrickej energie použitej na pobrežné zásobovanie lodí elektrinou a na výrobu alternatívnych palív vrátane premeny elektriny na plyn ako spôsobu skladovania nestálych obnoviteľných zdrojov energie;

19. vyzýva Komisiu, aby podporovala dekarbonizáciu námorného a námorného sektora s jasným zameraním na inovácie, digitalizáciu a prispôsobovanie prístavov a lodí; vyzýva Komisiu, členské štáty a ich regióny, aby zriadili spoločný projekt „modré koridory LNG pre ostrovy“, a to najmä pre najvzdialenejšie regióny; zdôrazňuje, že pobrežné zásobovanie elektrickou energiou vo vnútrozemských a námorných prístavoch môže výrazne prispieť k zníženiu hluku, emisií CO2 a iných znečisťujúcich látok a zároveň môže zlepšiť kvalitu ovzdušia;

***Alternatívne palivá – alternatívna priemyselná politika***

20. vyjadruje poľutovanie nad tým, že pokrok v súvislosti so zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá a dostupnosťou vozidiel s pohonom na alternatívne palivá je príliš pomalý, keďže v roku 2017 bolo k dispozícii len 19 elektrických vozidiel na batériu a 25 dobíjateľných hybridných elektrických vozidiel v porovnaní so 417 modelmi so spaľovacími motormi, a vyzýva výrobcov, aby v tejto súvislosti zintenzívnili svoje úsilie; uznáva potrebu politík, ktoré podnecujú používanie vozidiel s nulovými a nízkymi výfukovými emisiami a stimulujú ponuku ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel s pohonom na alternatívne palivá, ako sú napríklad ambiciózne emisné normy v rokoch 2025 a 2030 pre nové ľahké a ťažké úžitkové vozidlá vrátane silných stimulov pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami; zároveň uznáva potrebu vyšších verejných a súkromných investícií;

21. zdôrazňuje súvislosť medzi dostupnosťou vozidiel s alternatívnym pohonom, zavádzaním infraštruktúry pre alternatívne palivá a dopytom po týchto technológiách zo strany spotrebiteľov; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že prechod na alternatívne palivá a pohonné systémy by mohol pomôcť priemyslu zaistiť si celosvetovú konkurencieschopnosť a udržať kvalitné pracovné miesta v Európe a zároveň vynahradiť príležitosti premárnené pri dekarbonizácii automobilového priemyslu a nedostatočnom investovaní do udržateľnej dopravy; zdôrazňuje, že zvýšené využívanie vozidiel s pohonom na alternatívne palivá zníži výrobné náklady a zrýchli znižovanie celkových nákladov na vlastníctvo;

22. pripomína význam fungujúceho vnútorného trhu, ktorý zabezpečí ľahkú dostupnosť čerpacích staníc, interoperabilitu platobných služieb a technické normy, transparentné stanovovanie cien paliva a interoperabilitu medzi servermi a formátmi údajov; v tejto súvislosti zdôrazňuje význam včasných, ľahko zrozumiteľných, presných, prístupných a transparentných informácií pre spotrebiteľov a dostupnosti týchto informácií prostredníctvom platformy otvorených údajov; žiada zavedenie staníc s viacerými zdrojmi energie, aby nedochádzalo k vytváraniu rôznych distribučných sietí pre každý druh dodávky elektrickej energie;

23. berie na vedomie, že nabíjanie elektrických vozidiel bude väčšinou prebiehať doma alebo na pracovisku a príležitostne na verejných a poloverejných miestach, ako sú supermarkety, železničné stanice alebo letiská; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že je potrebné väčšie zameranie na inteligentné riešenia nabíjania, musí sa zabezpečiť stabilita a umožniť vlastná spotreba; zdôrazňuje, že v prípade diaľkovej elektromobility sú potrebné rýchle a ultrarýchle nabíjacie stanice na diaľniciach, hlavných cestných systémoch a sieťových uzloch, zdôrazňuje, že otvorený prístup k nabíjacím staniciam, interoperabilita technológií a platieb a voľný výber energie vrátane obnoviteľnej energie a dodávateľov sú kľúčovými faktormi fungovania systému;

24. víta iniciatívu Komisie na vytvorenie udržateľnej Európskej aliancie pre batérie a dôrazne podporuje zriadenie výroby batériových článkov v Európe so zameraním na technológiu novej generácie; vyzýva Komisiu, aby túto iniciatívu rozšírila aj na iné typy hnacích sústav, ako sú palivové články, s cieľom udržať vedúce postavenie európskych technológií;

25. vyzýva Komisiu, aby posúdila uskutočniteľnosť posudzovania životného cyklu všetkých alternatívnych palív, batérií a riešení hnacích sústav s cieľom udržateľne dekarbonizovať odvetvie dopravy a vyhodnotiť ich emisie a vplyv na dopyt po energii a vode, na využívanie pôdy, životné prostredie a spoločenstvá;

o

o o

26. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

1. Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5. [↑](#footnote-ref-2)
3. Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ú. v. EÚ L 23, 26.1.2005, s. 3. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1. [↑](#footnote-ref-5)
6. COM(2017)0652. [↑](#footnote-ref-6)
7. Ú. v. EÚ L 12, 18.1.2000, s. 16. [↑](#footnote-ref-7)