



---

*Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane*

---

**2018/2023(INI)**

17.8.2018

## **OPINION**

Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

upućeno Odboru za promet i turizam

o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva u Europskoj uniji: Vrijeme je za djelovanje!  
(2018/2023(INI))

Izvjestiteljica za mišljenje: Christel Schaldemose

**PA\_NonLeg**

## PRIJEDLOZI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uključi sljedeće prijedloge:

1. pozdravlja Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva; podsjeća da je promet jedan od europskih glavnih izvora emisija ugljičnog dioksida te da je to jedini sektor u kojem emisije i dalje rastu; ističe da je za osiguranje stalne europske konkurentnosti u pogledu znanja, tehnologije i tržišnog udjela potrebna daljnja koordinacija na lokalnoj, regionalnoj i europskoj razini u svim područjima politike povezanim s infrastrukturom za alternativna goriva; naglašava važnost uvođenja odgovarajuće infrastrukturne mreže za alternativna goriva s ciljem potpune dekarbonizacije prometnog sektora do 2050.; poziva Komisiju da u tom pogledu predloži plan za idućih pet godina u kojem se opisuju zajednički politički okvir i zajednički ciljevi za sve države članice;
2. poziva države članice da dodatnim razvojem i provedbom ambicioznih i dosljednih nacionalnih okvira politike u urbanim i u ruralnim područjima osiguraju brzo uvođenje i dodatna sredstva za dostatnu infrastrukturu za alternativna goriva i za brza te ultrabrzta rješenja za punjenje u okviru osnovnih i sveobuhvatnih mreža TEN-T-a; naglašava da je dostupnost i pristupačnost privatnih i javnih infrastruktura za punjenje i opskrbu gorivom ključna za veću popularnost vozila s pogonom na alternativna goriva među potrošačima; smatra da bi prednost trebala dobiti rješenja s najvećim potencijalom za smanjenje emisija tijekom cijelog životnog ciklusa vozila, uzimajući u obzir načelo tehnološke neutralnosti;
3. poziva države članice da pri izradi nacionalnih okvira politike na odgovarajući način vode računa o načelima osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T i zajedničke prometne politike;
4. apelira na države članice čiji su nacionalni strateški okviri primarno usmjereni na prirodni plin da preispitaju tu odluku, koja je u suprotnosti sa scenarijem usmjerenim na elektromobilnost koji dobiva obrise u Europi i koja, u konačnici, u dogoročnoj perspektivi ne doprinosi bržem smanjenju emisija u prometnom sektoru; poziva te države članice da svoje nacionalne strateške okvire preusmjere na električnu energiju iz obnovljivih izvora, sintetički metan dobiven iz električne energije, biopljin i biometan;
5. naglašava važnost održivog urbanog planiranja u kojemu se privatni prijevoz zamjenjuje zajedničkim i javnim prijevozom te važnost ulaganja u uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u usluge javnog prijevoza, posebno u pogledu korištenja električnih autobusa koji predstavljaju samo 10 % svih novih autobusa kupljenih u Europi 2017.;
6. traži da se prednost da brzim i ultrabrzim rješenjima za punjenje na zaobilaznicama, parkiralištima i glavnim cestama u gusto naseljenim gradskim područjima; smatra da bi se u tu svrhu trebala poboljšati suradnja i koordinacija između lokalnih tijela, distributera električne energije i privatnih ulagača;
7. podržava razvoj elektrificiranih cesta koje omogućuju punjenje električnih vozila tijekom vožnje; traži da ih se uvede u većem broju barem kada je riječ o cestama osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T; smatra da bi elektrificirane ceste mogле biti

rješenje za smanjenje veličine baterija, a time i cijene novih vozila;

8. sa zabrinutošću primjećuje da se razina ambicije i stupanj ispunjenja nacionalnih okvira politike od države do države članice znatno razlikuju te da ukupni razvoj infrastrukture za alternativna goriva, uključujući infrastrukturu za punjenje električnih vozila, zaostaje; žali zbog činjenice da samo osam država članica u potpunosti ispunjava zahtjeve nacionalne okvire politike iz Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva<sup>1</sup> i da dvije države članice nisu dostavile svoj nacionalni okvir politike u skladu s rokovima iz članka 3. Direktive; naglašava u tom pogledu da su nacionalni okviri politike ključni za privlačenje privatnih partnera koji bi finansirali infrastrukturu za punjenje; stoga poziva Komisiju da razmotri mogućnost uvodenja obvezujućih nacionalnih ciljeva kao i redovnog nacionalnog izvještavanja kako bi se osigurao razvoj okosnice infrastrukture za alternativna goriva u mreži TEN-T do 2025.;
9. smatra da bi države članice trebale postaviti konkretnе, obvezujuće i izvršive ciljeve za distribucijsku mrežu za alternativna goriva, koji će odražavati i trenutačni i planirani prođor vozila s pogonom na ta goriva na tržište;
10. žali zbog toga što se goriva fosilnog podrijetla, poput prirodnog plina i ukapljenog naftnog plina, i dalje smatraju alternativnim gorivima u skladu s Direktivom 2014/94/EU, čime se ugrožava ostvarenje cilja Unije da se prometni sektor dekarbonizira do sredine stoljeća;
11. poziva Komisiju da provede detaljnu analizu različitih nacionalnih okvira politike te da u svojim preporukama drugim državama članicama uzme u obzir uspješne nacionalne i regionalne mјere;
12. poziva Komisiju da iznese kriterije održivosti za vodik i sintetička goriva na temelju emisija tijekom životnog ciklusa koji obuhvaćaju emisije nastale istraživanjem i proizvodnjom nafte i plina za proizvodnju električne energije potrebne za sve proizvodne postupke i njihov utjecaj na potražnju za vodom i uporabu zemljišta;
13. potiče države članice da u gradskim i prigradskim područjima povećaju raspoloživost mјesta za punjenje električnih vozila dostupnih javnosti;
14. smatra da bi razvoj infrastrukture za punjenje električnih vozila trebalo poticati kao prioritet u slučajevima gdje je kvaliteta zraka loša i da bi o informacijama o poduzetim ili planiranim mјerama za poticanje elektromobilnosti trebalo izvijestiti u okviru planova za kvalitetu zraka;
15. traži da se kontinuirano ulaže u istraživanje i inovacije kako bi se još više kombinirali izvori obnovljive energije i održivi oblici prijevoza te kako bi se do sredine stoljeća ostvario cilj mobilnosti s neto nultom stopom emisija;
16. primjećuje da vlasnici električnih vozila svoja vozila najčešće pune kod kuće ili na poslu; ističe potrebu za sveobuhvatnom i interoperabilnom infrastrukturom za privatno i zajedničko javno punjenje električnih vozila i bicikala kod kuće i na radnom mjestu,

---

<sup>1</sup> SL L 307, 28.10.2014., str. 1.

kao i za obavezno uvođenje te infrastrukture na postajama uz duge relacije; uzima u obzir potrebu za privatnim i javnim ulaganjima kako bi se ostvarila optimalna pokrivenost; u tom smislu naglašava da je potrebno ugraditi dostatnu infrastrukturu za punjenje i u nove i u postojeće zgrade; smatra da je za ostvarenje predloženih ciljeva od ključne važnosti povećano širenje informacija i sudjelovanje privatnog sektora;

17. sa zabrinutošću primjećuje da se 2017. u Europi moglo kupiti samo 19 modela baterijskih električnih bicikala i 25 modela hibridnih električnih vozila punjivih preko utičnice, u usporedbi s preko 417 modela vozila s benzinskim i dizelskim motorima s unutarnjim izgaranjem<sup>1</sup>;
18. ističe da se bez odgovarajuće distribucijske mreže ne može povećati uporaba alternativnih goriva; ističe potrebu za uvođenjem obveza distribucije kako bi se smanjila nesigurnost u vezi s razmjerom infrastrukture;
19. poziva Komisiju da sastavi uredbu o javno dostupnom roamingu u okviru infrastrukture za alternativna goriva, barem u mreži TEN-T;
20. smatra da nacionalni planovi koji se podnose Komisiji u okviru provedbe Direktive 2014/94/EU pokazuju da je trenutačni broj dostupnih mjesta za punjenje u Uniji dovoljan u odnosu na broj električnih vozila na cestama, s obzirom na preporuku Komisije o jednom mjestu za punjenje na svakih deset električnih vozila;
21. primjećuje i da se očekuje da će nacionalni planovi za uvođenje javne infrastrukture za punjenje u cijelom EU-u do 2020. slijediti predviđeni rast broja vozila i da će biti dovoljno mjesta za brzo punjenje uz glavne autceste, odnosno da će na svakih 40 km biti postavljeno barem jedno mjesto za brzo punjenje;
22. naglašava da će nakon 2020. biti nužna znatno veća ulaganja koja nadilaze postojeće planove kako bi se išlo ukorak s očekivanim brojem električnih vozila na cesti i da će financiranje EU-a za to biti važno, posebno na slabije razvijenim tržištima;
23. naglašava da je potrebno staviti veći naglasak na pametna rješenja za punjenje; dodaje da se to može postići ako zahtjevi u okviru privatne i zajedničke javne infrastrukture za punjenje odu korak dalje u odnosu na minimalne odredbe iz revidirane Direktive 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetskoj učinkovitosti zgrada<sup>2</sup>; naglašava da je nedostatna infrastruktura za punjenje jedna od glavnih prepreka ostvarenju održivog prijevoza u EU-u;
24. budući da svi korisnici neće moći puniti električna vozila kod kuće, ističe da je nužno pronaći integrirana rješenja za stambene i nestambene zgrade te mjesta za punjenje kombinirati s drugom postojećom infrastrukturom, kao što su rasvjetni stupovi;
25. smatra da će se zbog rasta tržišta električnih vozila povećati potražnja za električnom energijom u mreži, međutim, prema podacima Europske agencije za okoliš udio električnih vozila od 80 % u voznom parku 2050. dovest će do prosječnog povećanja u

---

<sup>1</sup> Availability and Affordability of ZEVs Interim Report, Element Energy, listopad 2017.

<sup>2</sup> SL L 153, 18.6.2010., str. 13.

potražnji za električnom energijom u EU-u od samo 10 %;

26. smatra da u gradskim područjima treba staviti na raspolaganje infrastrukturu za punjenje za sve vrste vozila, uključujući vozila za zajedničko korištenje, električna dostavna vozila, električne bicikle i motorizirane dvokotače;
27. ističe prednosti korištenja električne energije s kopna u pogledu smanjene razine emisija CO<sub>2</sub>, manje zagađenja bukom, bolje kvalitete zraka i drugih prednosti za okoliš; traži od Komisije i država članica da na temelju politika uvedu poticaje za razvoj opskrbe električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama na unutarnjim plovnim putovima u cilju smanjenja emisija iz prijevoza s pogonom na fosilna goriva; u tom pogledu potiče države članice da izrade integrirane planove za brzi razvoj potpuno električnih trajekata; smatra da će biti potrebno donijeti dodatne propise na nacionalnoj razini kako bi se za brodove na vezu uvela obveza korištenja dostupne čiste energije s kopna; dodatno potiče pružanje veće finansijske potpore za razvoj opskrbe električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama na unutarnjim plovnim putovima jer je njegova ekonomska izvedivost otežana zbog visokih troškova; ističe da je s pomoću mehanizma za povezivanje Europe moguće dodatno poduprijeti razvoj tog područja;
28. žali zbog izrazito sporog napretka u pogledu uvođenja infrastrukture za alternativna goriva i premale dostupnosti vozila na alternativni pogon te poziva proizvođače da u tom pogledu pojačaju napore;
29. poziva države članice da revidiraju svoje okvire oporezivanja energije kako bi se olakšalo i potaknuto korištenje alternativnih goriva i uklonilo opterećujuće oporezivanje električne energije koja se koristi za proizvodnju alternativnih goriva, uključujući pretvaranje električne energije u plinovito gorivo kao način skladištenja energije iz nestalnih obnovljivih izvora;
30. potiče opskrbu čistom energijom u zračnim lukama (za uporabu u prizemljenim zrakoplovima i za prijenosnu opremu u zračnim lukama) kako bi se smanjila potrošnja kerozina, popravila kvaliteta zraka, smanjio utjecaj klimatskih promjena i onečišćenje bukom;
31. skreće pozornost na činjenicu da je vrlo vjerojatno da jedan kruzer s dodatnim teretom od 4,6 MW sagorijeva više od 700 litara goriva po satu, što premašuje brojku od 688 kamiona s upaljenim motorom;
32. potiče europske proizvođače automobila da povećaju ulaganja u razvoj vozila s ultraniskim emisijama kao jedan od načina ubrzavanja svoje prisutnosti na tržištu Unije; poziva Komisiju, države članice i automobilsku industriju da povećaju ponudu lakih i teških vozila na alternativna goriva, primjerice podupiranjem ambicioznih ciljeva za prosječno smanjenje emisija do 2025. i 2030. za nove osobne automobile, nova laka gospodarska vozila i nova teška vozila;
33. poziva suzakonodavce da odrede vremenski okvir, pravi sustav poticaja i razinu ambicije za udio vozila s niskom ili nultom razinom emisija u ukupnoj floti EU-a s ciljem postizanja potpune dekarbonizacije prometnog sektora do 2050.; smatra da je to nužno kako bi se postigla sigurnost ulaganja na tržištu vozila na alternativni pogon i ubrzalo uvođenje dostaatne popratne infrastrukture; smatra da su izazovi povezani s

prijelazom na održivi promet prisutni u cijelom opskrbnom lancu;

34. potiče države članice na intenzivnije uvođenje infrastrukture za punjenje za javni prijevoz, kao i na povećanje potražnje za autobusima na alternativna goriva i drugim električnim vozilima za javni prijevoz, pri čemu bi se prednost trebala davati sustavima koji su najneutralniji u pogledu emisija iz perspektive cijelog životnog ciklusa vozila;
35. potiče lokalna i regionalna tijela koja sudjeluju u Sporazumu gradonačelnika za klimu i energiju da se potrude u svoje akcijske planove za održivu energiju uključiti konkretnе mjere posebno usmjerene na izgradnju ili dovršenje infrastrukture za punjenje električnih vozila;
36. potiče lokalna i regionalna tijela javne vlasti da bolje iskoriste mogućnosti sufinanciranja u cilju održive gradske mobilnosti koje su dostupne u okviru Kohezijskog fonda (KF) i Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR) kako bi se dovršila izgradnja infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom vozila s niskom i nultom razinom emisija;

## INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Datum usvajanja	10.7.2018	
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:	47 2 8
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jääteenmäki, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pier Nicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli	
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Guillaume Balas, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllonen, Alojz Peterle, Christel Schaldemose, Keith Taylor	
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	Marc Joulaud, Stanisław Ożóg	

## **KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE**

<b>47</b>	<b>+</b>
ALDE	Catherine Bearder, Jan Huitema, Frédérique Ries
EFDD	Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Marc Joulaud, Giovanni La Via, Peter Liese, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Annie Schreijer Pierik, Renate Sommer, Adina Ioana Vălean
S&D	Guillaume Balas, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Margrete Auken, Bas Eickhout, Davor Škrlec, Keith Taylor

<b>2</b>	<b>-</b>
EFDD	Julie Reid
ENF	Sylvie Goddyn

<b>8</b>	<b>0</b>
ALDE	Anneli Jäättänenmäki, Valentinas Mazuronis
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Urszula Krupa, Stanisław Ozóg, Bolesław G. Piecha, John Procter

Korišteni znakovi:

- + : za
- : protiv
- 0 : suzdržani