



---

*Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín*

---

**2018/2023(INI)**

17.8.2018

## **STANOVISKO**

Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k zavádzaniu infraštruktúry pre alternatívne palivá v Európskej únii: čas konať!  
(2018/2023(INI))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Christel Schaldemose

PA\_NonLeg

## NÁVRHY

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. víta akčný plán týkajúci sa infraštruktúry pre alternatívne palivá; pripomína, že doprava je jedným z hlavných zdrojov emisií uhlíka v Európe a jediným odvetvím, v ktorom emisie stále narastajú; zdôrazňuje, že je potrebná ďalšia koordinácia na miestnej a regionálnej úrovni a na úrovni EÚ vo všetkých oblastiach politiky spojených s infraštruktúrou pre alternatívne palivá s cieľom zabezpečiť trvalú európsku konkurencieschopnosť so zreteľom na znalosti, technológie a podiel na trhu; zdôrazňuje cieľ zavádzania primeranej siete infraštruktúr pre alternatívne palivá s cieľom dosiahnuť celkovú dekarbonizáciu odvetvia dopravy do roku 2050; v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby navrhla plán na nasledujúcich päť rokov, v ktorom by vymedzila spoločný politický rámec a spoločné ciele pre všetky členské štáty;
2. naliehavo vyzýva členské štáty, aby zabezpečili rýchle zavádzanie dostatočnej infraštruktúry pre alternatívne palivá a riešenia rýchleho a ultrarýchleho nabíjania v rámci základnej a súhrnnej siete TEN-T, a to aj v mestských a vidieckych oblastiach, ďalším rozvojom a vykonávaním ambiciózných a jednotných národných politických rámcov a aby na tento účel zaistili ďalšie finančné prostriedky; zdôrazňuje, že dostupnosť a prístupnosť infraštruktúry na súkromné a verejné nabíjanie a dopĺňanie paliva sú zásadne dôležité pre zvýšenie prijatia vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami zo strany spotrebiteľov; domnieva sa, že prioritu by mali predstavovať riešenia, ktoré majú najväčší potenciál znížiť emisie v priebehu celého životného cyklu vozidla vzhľadom na zásadu technologickej neutrality;
3. vyzýva členské štáty, aby pri vypracúvaní svojich národných politických rámcov náležite zohľadnili zásady zakotvené v rámci základnej a súhrnnej siete TEN-T a v spoločnej dopravnej politike;
4. vyzýva členské štáty, ktorých národné strategické rámce sú zamerané prevažne na zemný plyn, aby opätovne zvážili túto voľbu, ktorá je v rozpore so scenárom zameraným na elektromobilitu vznikajúcim v Európe a ktorá v konečnom dôsledku nepomáha urýchliť zníženie emisií v odvetví dopravy z dlhodobého hľadiska; vyzýva tieto členské štáty, aby presmerovali svoje národné strategické rámce smerom k elektrickej energii vyrábanej z obnoviteľných zdrojov, syntetickému metánu z elektrickej energie, bioplynu a biometánu;
5. zdôrazňuje význam udržateľného mestského plánovania, prechodu zo súkromného využívania na spoločné a verejné využívanie dopravy a investícií do zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v rámci služieb verejnej dopravy, najmä do zavádzania elektrických autobusov, ktoré predstavovali len 10 % všetkých nových autobusov zakúpených v Európe v roku 2017;
6. požaduje, aby sa priorita venovala riešeniam rýchleho a ultrarýchleho nabíjania na obchvatoch, parkoviskách a na hlavných uliciach v husto obývaných mestských oblastiach; domnieva sa, že z tohto dôvodu by sa mala posilniť spolupráca a koordinácia medzi miestnymi orgánmi, spoločnosťami v oblasti distribúcie energie a súkromnými

investormi;

7. 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;
8. so znepokojením konštatuje, že medzi členskými štátmi existujú značné rozdiely, čo sa týka úrovne ambícií a miery zavádzania národných politických rámcov, a že celkový rozvoj infraštruktúr pre alternatívne palivá vrátane infraštruktúr na elektrické nabíjanie zaostáva; vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že len osem členských štátov v plnej miere plní požiadavky národných politických rámcov stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá<sup>1</sup> a že dva členské štáty nepredložili svoje národné politické rámce v súlade s lehotami stanovenými v článku 3 smernice; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že tieto národné politické rámce sú nevyhnutné na účely prilákania súkromných partnerov, aby financovali nabíjajúcu infraštruktúru; vyzýva preto Komisiu, aby zvážila zavedenie záväzných národných cieľov, ako aj pravidelného podávania národných správ s cieľom zabezpečiť rozvoj opornej infraštruktúry pre alternatívne palivá v rámci siete TEN-T do roku 2025;
9. zdôrazňuje, že členské štáty by mali mať stanovené konkrétne, záväzné a vykonateľné ciele pre distribučnú sieť pre alternatívne palivá, ktoré by odrážali súčasné aj plánované prenikanie vozidiel poháňaných takýmito palivami na trh;
10. vyjadruje poľutovanie nad tým, že palivá fosílného pôvodu, napríklad zemný plyn a skvapalnený ropný plyn, sa podľa smernice 2014/94/EÚ naďalej považujú za alternatívne palivá, čo ohrozuje cieľ Únie dosiahnuť do polovice storočia dekarbonizáciu odvetvia dopravy;
11. vyzýva Komisiu, aby vykonala podrobnú analýzu rôznych národných politických rámcov a zohľadnila úspešné vnútroštátne a regionálne opatrenia vo svojich odporúčaniach ďalším členským štátom;
12. vyzýva Komisiu, aby predložila kritériá udržateľnosti pre vodíkové a syntetické palivá založené na emisiách počas životného cyklu a zohľadňujúce emisie z počiatočných etáp výroby – z výroby elektrickej energie potrebnej pre všetky výrobné procesy – a ich vplyv na dopyt po vode a na využívanie pôdy;
13. nabáda členské štáty, aby zintenzívnili poskytovanie nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá, ktoré sú dostupné verejnosti v mestských a prímestských oblastiach;
14. domnieva sa, že rozvoj infraštruktúry na nabíjanie elektrických vozidiel by sa mal prioritne podporovať v miestach zhoršenej kvality ovzdušia a že v plánoch kvality ovzdušia by sa mali uvádzať informácie o prijatých alebo plánovaných opatreniach na podporu elektromobility;
15. požaduje sústavné investície do výskumu a inovácií v záujme ďalšieho kombinovania

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1.

obnoviteľných zdrojov energie a udržateľných spôsobov dopravy s cieľom dosiahnuť mobilitu s nulovými emisiami do polovice storočia;

16. konštatuje, že majitelia elektrických vozidiel najčastejšie nabíjajú svoje vozidlá doma alebo v práci; zdôrazňuje, že je potrebná rozsiahla a interoperabilná súkromná a spoločná verejná nabíjacia infraštruktúra umožňujúca nabíjanie elektrických vozidiel a bicyklov doma a na pracovisku, ako aj na základe povinnosti poskytnúť takúto nabíjajúcu infraštruktúru na čerpacích staniaciach umiestnených na diaľkových trasách; zohľadňuje potrebu verejných aj súkromných investícií s cieľom dosiahnuť optimálne pokrytie; v tejto súvislosti zdôrazňuje potrebu zriadenia dostatočnej nabíjacej infraštruktúry v nových aj existujúcich budovách; konštatuje, že pre dosiahnutie navrhovaných cieľov je dôležité zvýšené šírenie informácií a zapojenie súkromného sektora;
17. so znepokojením konštatuje, že v roku 2017 sa v Európe dalo zakúpiť len 19 modelov batériových elektrických vozidiel a 25 modelov hybridných elektrických vozidiel s možnosťou pripojenia na elektrickú sieť v porovnaní s viac ako 417 modelmi vozidiel dostupných európskym zákazníkom s benzínovým a dieselovým spaľovacím motorom<sup>1</sup>;
18. zdôrazňuje, že bez primeranej distribučnej siete nie je možné zvýšiť využívanie alternatívnych palív; zdôrazňuje potrebu distribučných záväzkov v záujme zníženia neistoty, pokiaľ ide o rozsah infraštruktúry;
19. vyzýva Komisiu na vypracovanie nariadenia o roamingu v oblasti infraštruktúry pre alternatívne, verejne dostupné palivá, aspoň v rámci siete TEN-T;
20. konštatuje, že z národných plánov, predložených Komisii ako súčasť vykonávania smernice 2014/94/EÚ, vyplýva, že súčasná úroveň nabíjacích staníc dostupných v Únii je dostatočná pre množstvo elektrických vozidiel na cestách – na základe odporúčania Komisie týkajúceho sa jednej nabíjacej stanice na 10 elektrických vozidiel;
21. okrem toho konštatuje, že od národných plánov celoeurópskeho zavádzania verejných nabíjacích infraštruktúr do roka 2020 sa očakáva, že udržia krok s predpokladaným nárastom počtu vozidiel a že bude existovať aj dostatočný počet rýchlych nabíjačiek pozdĺž hlavných diaľničných trás s aspoň jednou rýchlou nabíjačkou na každých 40 km;
22. zdôrazňuje, že od roku 2020 budú potrebné ďalšie podstatné investície nad rámec existujúcich plánov zodpovedajúce počtu elektrických vozidiel, ktoré sa očakávajú na cestách, a že financovanie EÚ bude dôležité najmä na menej rozvinutých trhoch;
23. zdôrazňuje, že väčší dôraz treba klásť na inteligentné riešenia nabíjania; konštatuje, že to možno dosiahnuť zabezpečením toho, aby požiadavky v oblasti súkromnej a spoločnej verejnej nabíjacej infraštruktúry presahovali rámec minimálnych ustanovení uvedených v revízii smernice 2010/31/EÚ Európskeho parlamentu a Rady z 19. mája 2010 o energetickej hospodárnosti budov<sup>2</sup>; zdôrazňuje, že nedostatočná nabíjacia infraštruktúra je jednou z hlavných prekážok vykonávania udržateľnej

<sup>1</sup> Dostupnosť a dosiahnuteľnosť vozidiel s nulovými emisiami (Availability and Affordability of ZEVs), predbežná správa, Element Energy, október 2017.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ L 153, 18.6.2010, s. 13.

dopravy v EÚ;

24. zdôrazňuje, že keďže nie všetci používatelia môžu nabíjať elektrické vozidlá doma, je nevyhnutné vytvoriť integrované riešenia pre rezidenčné a nerezidenčné budovy a skombinovať nabíjacie zariadenia s ďalšou existujúcou infraštruktúrou, ako sú pouličné lampy;
25. konštatuje, že rast na trhu elektrických vozidiel zvýši dopyt po elektrine v rozvodnej sieti, ale že, podľa Európskej environmentálnej agentúry (EEA), povedie 80 % elektrifikovaného vozového parku v roku 2050 v priemere k nárastu dopytu po elektrine v EÚ len o 10 %;
26. domnieva sa, že v mestských oblastiach by nabíjacia infraštruktúra mala byť k dispozícii pre všetky typy vozidiel vrátane zdieľaných vozidiel, elektrických dodávok, elektrických bicyklov a motorizovaných dvojkolesových vozidiel;
27. zdôrazňuje zlepšenia, ktoré vyplynú z elektriny z pobrežnej elektrickej siete, z hľadiska znížených emisií CO<sub>2</sub>, menšieho znečistenia hlukom, zlepšenia kvality ovzdušia a ďalších prínosov pre životné prostredie; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby vytvorili politické stimuly pre rozvoj zásobovania elektrinou z pobrežnej elektrickej siete vo vnútrozemských aj v námorných prístavoch s cieľom znížiť emisie z dopravy poháňanej fosílnymi palivami; v tejto súvislosti nabáda členské štáty na vytvorenie integrovaných plánov pre rýchle zavedenie čisto elektrických trajektov; konštatuje, že budú potrebné doplnkové vnútroštátne nariadenia s cieľom zabezpečiť, aby kotviace lode museli povinne používať akúkoľvek dostupnú čistú pobrežnú elektrickú energiu; ďalej nabáda, aby sa poskytovalo viac finančnej podpory pre rozvoj zásobovania elektrinou z pobrežnej elektrickej siete vo vnútrozemských aj námorných prístavoch, keďže vysoké náklady bránia jeho ekonomickej uskutočniteľnosti; zdôrazňuje príležitosti poskytnuté prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy (NPE) na podporu ďalšieho rozvoja v tejto oblasti;
28. vyjadruje poľutovanie nad neprimerane pomalým pokrokom v oblasti zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá a dostupnosti vozidiel s alternatívnym pohonom, a vyzýva výrobcov, aby zintenzívnili svoje úsilie v tomto smere;
29. vyzýva členské štáty, aby v záujme uľahčenia a stimulovania využívania alternatívnych palív prehodnotili svoje rámce zdaňovania energie a odstránili zaťažujúce zdanenie elektrickej energie použitej na výrobu alternatívnych palív vrátane technológie premeny elektriny na plyn ako spôsobu skladovania nestálej energie z obnoviteľných zdrojov;
30. 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;
31. konštatuje, že jedna výletná loď s pomocným zaťažením 4,6 MW pravdepodobne spáli viac ako 700 litrov paliva za hodinu, čo presahuje hodnotu rovnajúcu sa 688 nákladným autám s motorom v prevádzke;
32. nabáda európskych výrobcov automobilov, aby zvýšili investície do vývoja vozidiel

s ultranízkymi emisiami ako jedného zo spôsobov, ako urýchliť ich zavádzanie na trhu EÚ; vyzýva Komisiu, členské štáty a automobilový priemysel, aby ďalej vytvárali ponuku ľahkých a ťažkých úžitkových vozidiel s pohonom na alternatívne palivo, ako napríklad podporou ambiciózných cieľov priemerného zníženia emisií, ktoré nové osobné vozidlá, ľahké úžitkové vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá celoeurópskeho vozového parku budú povinné dosiahnuť do roku 2025, resp. 2030;

33. vyzýva spoluzákonodarcov, aby určili harmonogram, správny systém stimulov a úroveň ambícií pre podiel vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami v celkovom vozovom parku EÚ s cieľom dosiahnuť do roku 2050 úplnú dekarbonizáciu odvetvia dopravy; domnieva sa, že je to nevyhnutné v záujme vytvorenia istoty investícií pre trh s vozidlami s alternatívnym pohonom a zrýchlenia zavádzania dostatočnej sprievodnej infraštruktúry; uznáva, že výzvy spájané s prechodom na udržateľnú dopravu sa vytvárajú prostredníctvom dodávateľského reťazca;
34. nabáda členské štáty, aby zvýšili zavedenie nabíjacej infraštruktúry pre verejnú dopravu, ako aj stimulovali dopyt po autobusoch poháňaných alternatívnymi palivami a ďalších elektrických vozidlách verejnej dopravy, pričom prioritu udelia čo najviac neutrálnym systémom, pokiaľ ide o emisie z hľadiska celkového životného cyklu vozidla.
35. 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;
36. nabáda miestne a regionálne verejné orgány, aby vo väčšej miere využívali existujúce možnosti spolufinancovania udržateľnej mestskej mobility v rámci Kohézneho fondu (KF) a Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) s cieľom dokončiť infraštruktúru na nabíjanie a dopĺňanie paliva vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami.

## INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

<b>Dátum prijatia</b>	10.7.2018
<b>Výsledok záverečného hlasovania vo výbore</b>	+: 47 -: 2 0: 8
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	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 Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola 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
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Guillaume Balas, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Alojz Peterle, Christel Schaldemose, Keith Taylor
<b>Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Marc Joulaud, Stanisław Ożóg



## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

47	+
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

2	-
EFDD	Julie Reid
ENF	Sylvie Goddyn

8	0
ALDE	Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Urszula Krupa, Stanisław Ożóg, Bolesław G. Piecha, John Procter

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania