

**Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća**

(COM(2021) 559 final – 2021/0223 (COD))

**i o Komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Strateški plan uvođenja skupa dodatnih mjera za potporu brzom uvođenju infrastrukture za alternativna goriva**

(COM(2021) 560 final)

(2022/C 152/23)

Izvjestitelj: **John COMER**

Zahtjev za savjetovanje:	Vijeće Europske unije, 30.7.2021. Europski parlament, 13.9.2021. Europska komisija, 13.9.2021.
Pravna osnova:	članci 90. i 91., članci 170. i 171. te članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	9.11.2021.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	9.12.2021.
Plenarno zasjedanje br.:	565
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	137/4/9

## 1. Zaključci i preporuke

1.1. EGSO pozdravlja Prijedlog uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva.

1.2. Čini se da se većina proizvođača opredjeljuje za električna vozila na baterije kao najbolje rješenje za automobilski prijevoz. Nedostatak litija (vjerojatno kratkoročan) i sve veća cijena litija, ali i izrazito kašnjenje u istraživanju i razvoju učinkovitijih sustava za pohranu, predstavljaju problem za brzo uvođenje električnih vozila na baterije. Međutim, mogućnosti daljnjeg istraživanja i tehnološkog razvoja mogle bi pomoći u ublažavanju tih aktualnih problema.

1.3. Diljem svijeta postoje velike rezerve litija. Čile ima najveće poznate rezerve litija, a slijede ga Australija i Kina. Potrebna su ulaganja u nove rudnike kako bi se smanjile aktualne poteškoće s opskrbom. Rudarstvo otvara ekološka pitanja, posebno u pogledu velike potrebe za vodom i mogućeg onečišćenja toksičnim kemikalijama, te je često povezano s ozbiljnim socijalnim problemima. EGSO je duboko zabrinut zbog tih aspekata međunarodne trgovine. Međunarodni trgovinski sporazumi i lanci vrijednosti moraju ispunjavati zahtjeve ekološkog i održivog razvoja te sadržavati obvezu dužne pažnje za poduzeća<sup>(1)</sup>. U EU-u postoji mogućnost rudarenja litija u Portugalu pod pretpostavkom da se okolišna pitanja mogu riješiti.

1.4. Opsežno uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u cijelom EU-u od ključne je važnosti te je ulagateljima potrebno dati povjerenje za izgradnju te infrastrukture. Javna tijela moraju osigurati crpke za alternativna goriva i postaje za punjenje strujom? ondje gdje su potrebne, osobito u područjima u kojima osiguravanje takvih objekata nije ekonomski isplativo.

<sup>(1)</sup> Vidjeti mišljenja SL C 220, 9.6.2021., str. 118. i SL C 123, 9.4.2021., str. 59.

1.5. EGSO ističe važnu ulogu obnovljivih izvora energije, uključujući biogoriva, kao rješenja koje je već dostupno i to po prihvatljivim cijenama, naročito za teška vozila i cestovni prijevoz tereta na velike udaljenosti. Pozornost treba posvetiti učinku stakleničkih plinova koji proizlaze iz svih alternativnih goriva i goriva iz obnovljivih izvora.

1.6. Nadogradnja električne mreže mora biti hitni prioritet kako bi se olakšale uspostava postaja za brzo punjenje te proizvodnja vodika i drugih alternativnih goriva. Osim toga, potrebna je ugradnja dvosmjernih pametnih brojila kako bi električna energija mogla teći u oba smjera. Potrebno je preispitati planiranje i regulatorne zahtjeve kako bi se izbjegla kašnjenja u nadogradnji mreže.

1.7. Dekarbonizacija prijevoza čvrsto je povezana s brzim povećanjem proizvodnje zelene električne energije; iz perspektive klimatske politike elektromobilnost ima smisla samo uz upotrebu ekološki proizvedene električne energije, zbog čega je ključno povećati ulaganja u zelenu električnu energiju. Komisija mora mnogo intenzivnije sudjelovati u razvoju prozumentskih modela te ih uzimati u obzir u razmatranjima.

1.8. Nužno je pružiti potporu golemim javnim ulaganjima u istraživanje i razvoj u okviru znanstveno-tehnološkog rada u cilju poboljšanja baterija, posebno u pogledu njihove veličine, kapaciteta i vijeka trajanja. Ako istraživanje dovede do smanjenja potrebe za litijem za baterije za vozila, to bi smanjilo našu ovisnost o ograničenoj globalnoj opskrbi iz trećih zemalja. Tom bi se mogućnošću poboljšao kapacitet EU-a za brzo širenje upotrebe obnovljive energije u prometu, čime bi se omogućila održiva mobilnost. Također postoji hitna potreba za istraživanjem i razvojem te tehnološkim napretkom kako bi se sva moguća alternativna goriva ocijenila i promicala te kako bi se razmotrile sve vrste prijevoza. Ne bi bilo mudro da postanemo ovisni o samo jednom sustavu. Posebno bi trebalo istražiti potencijal zelenog vodika.

1.9. Veliku većinu potrošača može se uvjeriti u kupovinu električnih vozila na baterije samo ako budu sigurni da postoji odgovarajuća infrastruktura za punjenje. Čak i potrošači koji rijetko odlaze na dugačka putovanja moraju biti sigurni da u električnom vozilu na baterije mogu proći velike udaljenosti ako to trebaju. Zbog toga je ova uredba toliko važna i zbog toga je važno da se u potpunosti provede u cijelom EU-u.

1.10. EGSO ističe da je od ključne važnosti da infrastruktura bude u potpunosti i u svakom pogledu interoperabilna u cijelom EU-u. Ne možemo imati situaciju u kojoj vozači sa sobom u automobilima moraju nositi različite adaptere kako bi mogli koristiti infrastrukturu za alternativna goriva u raznim državama članicama.

1.11. Opcija upotrebe QR kôda (kôda za brzi odaziv) za *ad hoc* plaćanja nije sustav plaćanja koji ima široku primjenu u EU-u, unatoč tvrdnji Komisije iz članka 5. stavka 2. EGSO predviđa da će korištenje te opcije uzrokovati probleme s pristupačnošću za mnoge skupine korisnika. EGSO se protivi situaciji u kojoj je upotreba QR kôda jedina metoda za obavljanje *ad hoc* plaćanja. Čitač platnih kartica mora biti dostupan za sva *ad hoc* plaćanja.

1.12. Direktiva o energiji iz obnovljivih izvora sadrži jasne metode izračuna za utvrđivanje emisija stakleničkih plinova iz raznih alternativnih goriva. Međutim, to nije jako važno za građane i građanke jer je pitanje emisija stakleničkih plinova povezanih s vozilima gotovo nepoznato u javnosti i jer se podaci koje navodi proizvođači ili prodavači automobila nedovoljno provjeravaju. To je potrebno ispraviti.

1.13. U tom kontekstu EGSO izražava žaljenje zbog toga što se gotovo i ne vodi rasprava o doprinosu koji građani i građanke, zadruga, ali i sindikati i poslodavci mogu dati tom pitanju, i to unatoč činjenici da je jedan od ciljeva europske energetske unije u fokus staviti građane i građanke, a time i decentralizirana rješenja, te iako je jasno da se punjenje strujom? u velikoj mjeri odvija kod kuće ili na radnom mjestu. EGSO stoga smatra da je potrebna nova strategija, bolje usklađena s ciljem europske energetske unije usmjerenim na građane i građanke, kako bi se potaknulo veće sudjelovanje građana i građanki, zadruga, sindikata i poslodavaca u suradnji na ubrzanju dekarbonizacije prometa.

## 2. Sažetak prijedloga Komisije

2.1. Gospodarska i socijalna dobrobit građana EU-a ovisi o učinkovitom i djelotvornom sustavu mobilnosti u cijelom EU-u.

2.2. Promet emitira oko 25 % emisija stakleničkih plinova EU-a i ima velik utjecaj na kvalitetu zraka u gradskim središtima.

2.3. U prosincu 2019. Komisija je donijela Komunikaciju o europskom zelenom planu, kojom se poziva na smanjenje stakleničkih plinova iz prometa od 90 % do 2050., uz istodoban rad na ostvarivanju cilja nulte stope onečišćenja. Komisija je u rujnu 2020. donijela prijedlog europskog zakona o klimi čiji je cilj do 2030. smanjiti neto emisije stakleničkih plinova za najmanje 55 % – paket mjera „Spremni za 55 %”.

2.4. Komisija je u prosincu 2020. donijela Komunikaciju o strategiji za održivu i pametnu mobilnost. U strategiji su postavljeni temelji za transformaciju prometa EU-a u cilju ostvarivanja pametne i održive budućnosti.

2.5. Predmetnim prijedlogom donosi se nova uredba o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva, koja će staviti izvan snage Direktivu 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(?)</sup>.

2.6. Direktiva 2014/94/EU stupila je na snagu 2014. godine. Direktiva o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva zajednički je okvir mjera za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva čiji je cilj olakšati smanjenje emisija stakleničkih plinova iz prometa. Njome se postavljaju minimalni zahtjevi za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva, s postajama za punjenje za električna vozila i mjestima za opskrbu prirodnim plinom (SPP i UPP) i vodikom, koje treba ispuniti s pomoću neobvezujućih okvira nacionalnih politika. Tom bi se strategijom trebala omogućiti prekogranična cirkulacija svih vrsta prometa na mrežama TEN-T.

2.7. U nedavnom izvješću o primjeni te direktive Komisija je zabilježila određeni napredak u provedbi, ali je zaključila da diljem EU-a nema sveobuhvatne i cjelovite mreže infrastrukture za alternativna goriva.

2.8. Komisija je provela *ex post* evaluaciju te direktive. Evaluacijom je utvrđeno da direktiva nije primjerena svrsi ostvarivanja ambicioznijih klimatskih ciljeva za 2030.

2.9. Predložena uredba dio je skupa međusobno povezanih politika u okviru paketa mjera „Spremni za 55 %” kojim se utvrđuju mjere potrebne u svim sektorima da bi se ostvario klimatski cilj do 2030.

2.10. Specifični ciljevi predložene uredbe su sljedeći:

2.10.1. osigurati minimalnu infrastrukturu za alternativna goriva u cilju snabdijevanja vozila na alternativna goriva u svim vrstama prijevoza i u svim državama članicama;

2.10.2. osigurati da infrastruktura bude u potpunosti interoperabilna;

2.10.3. osigurati potpune informacije za korisnike i sve moguće načine plaćanja.

2.11. Komisija smatra da se samo zajedničkim europskim zakonodavnim okvirom mogu ostvariti ciljevi dekarbonizacije prometnog sektora u svim vrstama prometa i u svim državama članicama na kohezivan i usklađen način.

2.12. Na temelju opsežnog izvješća o procjeni učinka Komisija je odlučila prihvatiti drugu opciju politike. Tom se opcijom predlažu obvezujući ciljevi koji se temelje na voznom parku za mjesta za punjenje lakih vozila električnom energijom te se utvrđuju ciljevi koji se temelje na udaljenosti za svu infrastrukturu cestovnih vozila za mrežu TEN-T, uključujući gradske čvorove za infrastrukturu za teška vozila. Uključene su i detaljne odredbe o lukama i zračnim lukama na mreži TEN-T, ali bez utvrđivanja obvezujućih ciljeva. Tom se opcijom osigurava veće usklađivanje mogućnosti plaćanja, fizičkih i komunikacijskih standarda i prava potrošača. Njome bi se poboljšala transparentnost cijena i informiranje korisnika te uključilo označavanje postaja za punjenje i opskrbu.

2.13. Uredba se smatrala najboljom opcijom za ostvarivanje željenih ciljeva u svim državama članicama EU-a.

---

(?) Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

- 2.14. Države članice morat će donijeti revidirani okvir nacionalne politike u cilju razvoja tržišta za alternativna goriva u prometnom sektoru i uvesti relevantnu infrastrukturu u skladu s postroženim odredbama i obvezujućim ciljevima. Uredba isto tako uključuje odredbe o formuliranju strategije za uvođenje alternativnih goriva u druge vrste prometa u kojima nema obvezujućih zahtjeva.
- 2.15. Države članice redovito će podnositi izvješća Komisiji. Komisija će pratiti napredak ostvaren u svakoj državi članici i izvješćivati o tom napretku.
- 2.16. Uredba sadrži odredbe kako bi države članice osigurale uvođenje minimalne opskrbe električnom energijom s kopna za određene brodove za plovidbu morem u morskim lukama i za plovila unutarnje plovidbe, uz određena izuzeća.
- 2.17. Navedene su minimalne odredbe za opskrbu električnom energijom svih zrakoplova u mirovanju u zračnim lukama osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T.
- 2.18. U članku 3. utvrđuju se ciljevi za infrastrukturu za punjenje lakih vozila.
- 2.19. U članku 4. utvrđuju se ciljevi za infrastrukturu za punjenje teških vozila.
- 2.20. Ciljevi za infrastrukturu za opskrbu vodikom navode se u članku 6.
- 2.21. Navedeni su ciljevi za primjereni broj javno dostupnih mjesta za opskrbu ukapljenim prirodnim plinom (UPP) duž osnovne mreže TEN-T do siječnja 2025. u područjima u kojima postoji potražnja.
- 2.22. Ciljevi za opskrbu električnom energijom s kopna u morskim lukama i lukama unutarnjih plovnih putova utvrđeni su u člancima 9. i 10.
- 2.23. Ciljevi za opskrbu UPP-om u morskim lukama utvrđeni su u članku 11.
- 2.24. Ciljevi za opskrbu električnom energijom zrakoplova u mirovanju utvrđeni su u članku 12.
- 2.25. U članku 5. stavku 2. točki (a) prijedloga Komisija predlaže da se postaje za punjenje male snage opreme platnim instrumentom „koji se u velikoj mjeri upotrebljava u Europskoj uniji” kako bi potrošači mogli platiti na *ad hoc* osnovi. Taj platni instrument može biti: 1. čitač platnih kartica, 2. beskontaktni čitač platnih kartica ili 3. kôd za brzi odgovor (QR) koji omogućuje platnu transakciju.
- 2.26. U Komunikaciji Komisije (COM(2021) 560 final), utvrđuje se strateški plan uvođenja dodatnih mjera kako bi se poduprlo brzo uvođenje infrastrukture za alternativna goriva.
- 2.27. Instrument za povezivanje Europe za razdoblje 2021. – 2027. (CEF II) baviti će se klimatskim promjenama. U tu će se svrhu u okviru CEF-a II uspostaviti Instrument za alternativna goriva za financiranje infrastrukture za alternativna goriva putem kombinacije bespovratnih sredstava iz CEF-a i financiranja financijskih institucija kako bi se ostvario veći učinak ulaganja.
- 2.28. Europski fond za regionalni razvoj i Kohezijski fond na raspolaganju su za potporu ulaganjima u istraživanje, inovacije i uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u slabije razvijenim državama članicama i regijama.
- 2.29. Komisija navodi da je sad potrebna djelotvorna i učinkovita prekogranična i međusektorska suradnja svih dionika iz javnog i privatnog sektora na razvoju otvorene, transparentne i interoperabilne infrastrukture s pouzdanim infrastrukturnim uslugama.

### 3. Opće napomene

3.1. Prometni sektor odgovoran je za 22,3 % ukupnih emisija stakleničkih plinova EU-a, pri čemu se 21 % emisija odnosi na cestovni promet. Osobni automobili odgovorni su za 12,8 % emisija stakleničkih plinova EU-a, kombiji za 2,5 %, a teretna vozila i autobusi za 5,6 % (izvor: Europska agencija za okoliš, 2017., bez međunarodnih emisija i emisija iz pomorskog prometa). Prema izvješću Komisije iz 2018., emisije iz prometnog sektora EU-a povećale su se s 14,8 % u 1990. na 24,6 % u 2018. Brza dekarbonizacija prometnog sektora ključna je za ostvarivanje ciljeva utvrđenih u zelenom planu EU-a. EGSO pozdravlja predmetnu uredbu kao pozitivan korak naprijed u dekarbonizaciji prometa. Ključno je da se kvaliteta svih usluga prijevoza održi tijekom cijelog procesa dekarbonizacije.

3.2. U tom kontekstu EGSO izražava žaljenje zbog toga što se gotovo i ne vodi strateška rasprava o doprinosu koji građani i građanke, zadruge, ali i sindikati i poslodavci mogu dati razvoju infrastrukture za punjenje strujom?, i to unatoč činjenici da je jedan od ciljeva europske energetske unije u fokus staviti građane i građanke, a time i decentralizirana rješenja, naročito s obzirom na to da je jasno da se punjenje strujom? u velikoj mjeri odvija kod kuće i na radnom mjestu. EGSO stoga traži od Komisije da započne takvu stratešku raspravu.

3.3. Opsežno uvođenje električnih vozila s vremenom će zahtijevati povećanu proizvodnju električne energije i nadogradnju mreže kako bi se omogućilo brzo punjenje, posebno za kamione na baterije.

3.4. U uredbi se navodi potreba za dvosmjernim pametnim brojilima kako bi električna energija mogla teći u oba smjera: od mreže prema vozilu i od vozila prema mreži. To se mora uvelike proširiti kako bi se smanjila nestašica električne energije za vrijeme najveće potražnje.

3.5. Potrebno je ugraditi velik broj pametnih sustava za električnu energiju kako bi se olakšalo sljedeće:

3.5.1. Vozila su priključena, ali se ne pune dok ne dobiju signal iz mreže, a punjenje bi se trebalo moći obavljati po nižoj cijeni, nakon što istekne interval najviše tarife.

3.5.2. Tehnologija za komunikaciju između vozila i mreže poznata kao V2G (eng. *vehicle-to-grid*) omogućila bi punjenje vozila tijekom razdoblja kad postoji višak energije iz obnovljivih izvora, a tijekom vršnih razdoblja potražnje električna vozila vratila bi dio te pohranjene energije u mrežu. Kako bi se potražnja smanjivala, električno vozilo bi se punilo. To bi bilo posebno prikladno za školske autobuse i druga vozila koja dugo miruju, te bi trebalo donijeti financijsku korist dobavljaču. Zbog toga je potrebno mnogo intenzivnije razraditi i omogućiti decentralizirana rješenja uz sudjelovanje građana i građanki.

3.6. EGSO pozdravlja ciljeve koji su utvrđeni za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva. To će povećati povjerenje i među ulagateljima u alternativna goriva i među potencijalnim kupcima vozila s nultim i niskim emisijama. Alternativna goriva, kao i obnovljivi izvori energije, uključujući i održiva biogoriva, od ključne su važnosti za teška vozila, naročito kad je posrijedi cestovni prijevoz tereta na velike udaljenosti.

3.7. Kako bi potrošači imali povjerenja u sustav punjenja, politikama se mora osigurati da nema dugačkih redova čekanja na mjestima za punjenje te da nema sporih mjesta za punjenje.

3.8. Komisija je u zelenom planu navela da bi do 2025. u EU-u trebalo biti 1 milijun javnih postaja za punjenje i opskrbu, a za cilj ima 30 milijuna vozila s nultim emisijama do 2030. To su vrlo ambiciozni ciljevi čije će ostvarivanje zahtijevati veliku odlučnost vlada država članica i Komisije te prihvaćanje javnosti.

3.9. Bit će potrebno ukloniti razne prepreke koje stoje na putu ostvarivanju sljedećih ciljeva:

3.9.1. uklanjanje svih nerazmjernih zahtjeva za planiranje, s obzirom na veličinu i razmjere potrebne infrastrukture za punjenje i opskrbu;

3.9.2. osiguravanje da se zakonima o prostornom planiranju omogućava proizvodnja vodika lokalno;

3.9.3. smanjivanje vremena za priključivanje na električnu mrežu;

3.9.4. priprema planova za ubranu nadogradnju električne mreže.

3.10. Za dekarbonizaciju zračnog i pomorskog prometa potrebne su veće ambicije i odlučniji naponi za daljnja istraživanja i razvoj u tim sektorima, pored osiguravanja najprikladnijih alternativnih goriva.

#### 4. Posebne napomene

4.1. Litij je važan zemni metal i kritična sirovina za moderne punjive baterije. U analizi tržišta organizacije *Benchmark Mineral Intelligence* predviđa se akutna nestašica litija od 2022. nadalje, prema Reutersu. To bi moglo dovesti do usporavanja u proizvodnji električnih vozila. U svojoj novoj knjizi pod nazivom *Lithium* (Litij) (u izdanju Hursta), Lukasz Bednarski tvrdi

da će litij biti jednako važan za industrijska gospodarstva 21. stoljeća kao što je nafta bila u 20. stoljeću. Stoga će biti potrebno istražiti i promicati druga goriva s niskom razinom emisija, odnosno bez emisija, kako bi se potrošačima pružilo više mogućnosti i olakšalo najbrže moguće smanjenje emisija stakleničkih plinova u prometu.

4.2. Bit će potrebno dalje promicati i istražiti korištenje e-goriva i motornih vozila s pogonom na vodik kako bi se otkrio njihov potencijal za što brže smanjenje emisija stakleničkih plinova u prometu.

4.3. Motor s unutarnjim izgaranjem još će neko vrijeme biti u upotrebi. U tom kontekstu, potrebno je istraživati i promicati potencijal e-goriva. E-goriva mogu se koristiti u motorima s unutarnjim izgaranjem i hibridnim vozilima na punjenje, a mogu se koristiti u postojećoj mreži stanica za punjenje.

4.4. EGSO ističe važnu ulogu obnovljivih izvora energije, uključujući biogoriva, kao rješenja koje je već dostupno i to po prihvatljivim cijenama, naročito za teška vozila i cestovni prijevoz tereta na velike udaljenosti. Pozornost treba posvetiti učinku stakleničkih plinova u proizvodnji biogoriva, na isti način kao i kad je riječ o, primjerice, električnoj energiji za električna vozila i za proizvodnju vodika.

4.5. Ugljični otisak vozila koja se koriste biogorivima mora biti manji od otiska vozila koja se koriste fosilnim gorivima. Problem predstavlja postupak proizvodnje biogoriva, koji može uzrokovati znatne emisije stakleničkih plinova i imati štetan učinak na upotrebu zemljišta, posebno ako vodi deforestaciji. Primjerice, upotreba palminog ulja nije održiva.

4.6. EGSO preporučuje promicanje biogoriva koja uzrokuju najmanje emisije stakleničkih plinova, i tijekom proizvodnje i za vrijeme upotrebe u prometu.

4.7. Zbog nedostatka javnog prijevoza, ruralna područja više ovise o automobilskom prijevozu nego gradska područja. Ruralna naselja općenito su vrlo raspršena pa stoga u mnogim takvim područjima nije moguće osigurati opsežni sustav javnog prijevoza. Zbog nedostatka održivog alternativnog načina prijevoza, stanovnicima ruralnih područja teško će pasti visoke stope poreza na ugljik koje se primjenjuju na benzin i dizel. Europska organizacija za zaštitu potrošača (BEUC) u izvješću objavljenom u travnju 2021. navodi da za vozače s velikom kilometražom koji žive u ruralnim područjima prelazak na električna vozila na baterije donosi konkretne koristi, posebno ako se vlasništvo takvog vozila kombinira s električnom energijom proizvedenom lokalno. Izjava BEUC-a je valjana pod uvjetom da se za visoke početne troškove mogu dodijeliti bespovratna sredstva i da je uopće dopušten rad odgovarajućih proizvodnih i skladišnih objekata kojim upravlja zajednica.

4.8. Promicanje infrastrukture za alternativna goriva za ruralna područja od ključne je važnosti. Osim promicanja uvođenja električnih vozila, moramo promicati i smanjenje emisija stakleničkih plinova iz postojećeg voznog parka, i to promicanjem održivih biogoriva, e-goriva te hibridnih vozila i hibridnih vozila na punjenje. Mora se povećati i potencijal za proizvodnju zelenog vodika.

4.9. U području prijevoza teškim vozilima, potrebni su odlučni naponi za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva. Oko 98 % kamiona u EU-27 vozi na dizel. Do danas, veći se naglasak stavlja na prijevoz lakim vozilima nego na prijevoz teškim vozilima.

4.10. Morat će doći do znatnog uvođenja kamiona na baterije te hibridnih kamiona i hibridnih kamiona na punjenje. Do toga može doći samo ako je odgovarajuće punjenje moguće u svakoj državi članici. Bit će potrebna i dostatna financijska sredstva kako bi se omogućila smisljena zamjena voznog parka.

4.11. Kamioni zahtijevaju brzo punjenje visoke snage u skladištima i na postajama za punjenje uz cestu. Mogućnost da se mjesto na postaji za punjenje rezervira unaprijed bila bi vrlo korisna. Testirani su punjači do 350 kW, ali potrebno je razviti punjače do 1 MW kako bi se smanjilo vrijeme punjenja.

4.12. Potrebno je unaprijed pripremiti električnu mrežu kako bi mogla udovoljiti zahtjevima za tako visokom snagom kakva je potrebna za brzo punjenje kamiona.

4.13. Vodik se smatra obećavajućim kad je riječ o prijevozu na većim udaljenostima. EGSO pozdravlja ciljeve koji su utvrđeni za uvođenje postaja za opskrbu vodikom. Dugoročno, cilj mora biti zeleni, a ne plavi vodik. U slučaju vodika koji se proizvodi iz metana, potrebno je uzeti u obzir veliko curenje metana u cijelom lancu ekstrakcije i prijevoza.



- 4.14. Vodik se isto tako može upotrebljavati za pogon vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem, uz manje prilagodbe. Potrebno je daljnje istraživanje kako bi se taj prijedlog unaprijedio.
- 4.15. EGSO pozdravlja prijedlog Komisije o standardizaciji tlaka vodika na 700 bara. Vodik ima nisku volumnu gustoću energije, što zahtijeva puno veći spremnik za skladištenje.
- 4.16. Ondje gdje je to moguće, idealno bi bilo proizvoditi vodik na licu mjesta. Potrebno je ispitati sve prepreke u planiranju takvog razvoja, uvažavajući višu razinu mjera za zaštitu zdravlja i sigurnosti koje su potrebne kad je riječ o vodik.
- 4.17. Vodik se može isporučivati kamionima i cjevovodima. Zbog njegove niske volumne gustoće energije, isporuka kamionima zahtijevala bi puno više putovanja kamionima nego što zahtijevaju isporuke benzina ili dizela.
- 4.18. EGSO je svjestan da Direktiva o energiji iz obnovljivih izvora sadrži jasne metode izračuna za utvrđivanje emisija stakleničkih plinova povezanih s raznim alternativnim gorivima. Međutim, te vrijednosti građanima i građankama nisu jako važne za donošenje odluka o kupnji jer nisu poznate i jer ih proizvođači ili prodavači automobila ne obznanjuju. To treba ispraviti.
- 4.19. Brzo uvođenje infrastrukture za alternativna goriva zahtijevat će znatna početna ulaganja kako bi sustav postao ekonomski održiv za ulagatelje u postaje za punjenje i opskrbu.

Bruxelles, 9. prosinca 2021.

*Predsjednica*  
*Europskog gospodarskog i socijalnog odbora*  
Christa SCHWENG

---