

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ

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

– Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Strategický plán zavádzania, ktorým sa navrhuje súbor doplnkových opatrení na podporu rýchleho zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá

[COM(2021) 560 final]

(2022/C 152/23)

Spravodajca: **John COMER**

Konzultácia	Rada Európskej únie, 30. 7. 2021 Európsky parlament, 13. 9. 2021 Európska komisia, 13. 9. 2021
Právny základ	články 90, 91, 170, 171 a 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	9. 11. 2021
Prijaté v pléne	9. 12. 2021
Plenárne zasadnutie č.	565
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	137/4/9

1. Závěry a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) víta návrh nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá.

1.2. Zdá sa, že väčšina výrobcov uprednostňuje v súvislosti s automobilovou dopravou elektrické vozidlá na batérie. Nedostatok (pravdepodobne krátkodobý) lítia a jeho stúpajúca cena je pre rýchle zavádzanie elektrických vozidiel na batérie problémom, rovnako ako veľmi neskorý výskum a vývoj účinnejších systémov skladovania. Možnosti ďalšieho výskumu a technologického vývoja však môžu pomôcť zmierniť tieto súčasné problémy.

1.3. Na celom svete existujú veľké zásoby lítia. Najväčšie známe zásoby lítia sa nachádzajú v Číle a po nej v Austrálii a Číne. Na zmiernenie súčasných obmedzení dodávok sú potrebné investície do nových baní. Ťažba spôsobuje environmentálne problémy spojené najmä s vysokou spotrebou vody a potenciálnym znečistením spôsobeným toxickými látkami a často sa spája s vážnymi sociálnymi problémami. EHSV je hlboko znepokojený týmito aspektmi medzinárodného obchodu. Medzinárodné obchodné dohody a hodnotové reťazce musia spĺňať požiadavky v oblasti environmentálneho a udržateľného rozvoja a podnikom ukladať záväzné povinnosti týkajúce sa náležitej starostlivosti⁽¹⁾. V EÚ existuje možnosť ťažby lítia v Portugalsku za predpokladu, že sa vyriešia environmentálne otázky.

1.4. Rozsiahle zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej EÚ má zásadný význam a budovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá si vyžaduje dôveru investorov. Verejné orgány musia zabezpečiť dostupnosť alternatívnych palív a nabíjajúcich staníc tam, kde je to potrebné, a najmä v oblastiach, v ktorých ešte nie je poskytovanie takejto infraštruktúry ekonomicky životaschopné.

⁽¹⁾ Pozri stanoviská Ú. v. EÚ C 220, 9.6.2021, s. 118 a Ú. v. EÚ C 123, 9.4.2021, s. 59.

1.5. EHSV poukazuje na významnú úlohu obnoviteľných palív, vrátane biopalív, ktoré sú okamžite dostupným a cenovo prijateľným riešením, najmä pre ťažké úžitkové vozidlá a cestnú nákladnú dopravu na dlhé vzdialenosti. Pozornosť sa musí venovať uhlíkovej stope všetkých alternatívnych a obnoviteľných palív.

1.6. Modernizácia elektrizačnej sústavy musí byť bezprostrednou prioritou, aby sa umožnilo budovanie rýchlych nabíjajúcich staníc, ako aj výroba vodíka a iných alternatívnych palív. Okrem toho je potrebná inštalácia obojsmerných inteligentných meradiel, aby mohol tok elektriny prúdiť oboma smermi. Musia sa preskúmať plánovacie a regulačné požiadavky, aby sa zabránilo oneskoreniam pri modernizácii sústavy.

1.7. Dekarbonizácia dopravy je v rozhodujúcej miere spojená s rýchlym nárastom výroby ekologickej elektrickej energie. Z hľadiska politiky v oblasti klímy má elektrická mobilita zmysel len vtedy, ak sa pri nej využíva ekologická elektrická energia, a preto je nevyhnutné, aby sa zvýšili investície do takéhoto druhu energie. Komisia musí urobiť oveľa viac pre to, aby prispela k rozvoju a zohľadneniu modelov výrobcov-spotrebiteľov.

1.8. Treba podporovať rozsiahle verejné investície do výskumu a vývoja v oblasti vedeckej a technologickej práce s cieľom vylepšiť batérie, najmä pokiaľ ide o ich veľkosť, kapacitu a dobu trvania. Ak by sa vďaka výskumu podarilo znížiť množstvo lítia nevyhnutného pre batérie do vozidiel, znížila by sa tým aj naša závislosť od obmedzených svetových dodávok surovín, ktoré pochádzajú z krajín mimo EÚ. Táto možnosť by zlepšila schopnosť EÚ rýchlo zavádzať obnoviteľné zdroje energie v doprave, čo by viedlo k udržateľnej mobilite. Takisto je naliehavo potrebný výskum a vývoj a technologický rozvoj, aby sa vyhodnotili a podporovali všetky možné alternatívne palivá a zväzili všetky druhy dopravy. Nebolo by rozumné stať sa závislým len od jedného systému. Mal by sa preskúmať najmä potenciál čistého vodíka.

1.9. Prevažná väčšina spotrebiteľov bude presvedčená o nákupe elektrických vozidiel na batérie len vtedy, keď si bude istá, že k dispozícii je primeraná nabíjacia infraštruktúra. Dokonca aj spotrebiteľia, ktorí len zriedka cestujú autom na dlhé vzdialenosti, musia mať istotu, že v prípade potreby môžu na dlhú vzdialenosť použiť elektrické vozidlo na batériu. Preto je toto nariadenie také dôležité a musí sa v plnej miere vykonávať v celej EÚ.

1.10. EHSV zdôrazňuje, že je nevyhnutné zabezpečiť, aby v celej EÚ bola infraštruktúra v každom ohľade plne interoperabilná. Nemôže nastať situácia, keď vodiči budú musieť prepravovať vo svojich vozidlách rôzne adaptéry, aby v rôznych členských štátoch mohli využívať infraštruktúru pre alternatívne palivá.

1.11. Možnosť generovať a použiť QR kód (*Quick Response Code*) pre ad hoc platby nie je platobným systémom, ktorý sa v EÚ bežne používa, aj napriek vyhláseniu Komisie v článku 5 ods. 2 EHSV predpokladá, že využívanie tejto možnosti spôsobí mnohým skupinám používateľov problémy s prístupnosťou. EHSV nesúhlasí s tým, aby jediným spôsobom uskutočnenia ad hoc platby bolo použitie QR kódu. Pre všetky ad hoc platby musia byť k dispozícii čítačky platobných kariet.

1.12. V smernici o obnoviteľných zdrojoch energie sa stanovujú metódy výpočtu na určenie emisií skleníkových plynov z rôznych alternatívnych palív. Tieto výpočty však majú malý význam pri rozhodovaní občanov o nákupe, keďže hodnoty emisií skleníkových plynov z vozidiel sú málo známe a vyhlásenia výrobcov a predajcov automobilov nepodliehajú riadnemu overovaniu. Túto situáciu je potrebné napraviť.

1.13. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že prakticky neprebíha žiadna diskusia o tom, ako by mohli prispieť občania, družstvá, ale aj odborové zväzy a zamestnávateľia. Je to tak aj napriek skutočnosti, že jedným z cieľov európskej energetickej únie je zamerať sa na občanov, a teda aj na lokálne riešenia, a že je zrejmé, že veľká časť procesu nabíjania elektrických vozidiel sa uskutočňuje doma alebo na pracovisku. EHSV sa preto domnieva, že je potrebná nová stratégia, ktorá by lepšie zodpovedala zamýšľanému cieľu európskej energetickej únie zamerať sa na občanov a podporiť ich väčšie zapojenie, ako aj zapojenie družstiev, odborových zväzov a zamestnávateľov do spolupráce v spojitosti s urýchlením dekarbonizácie dopravy.

2. Zhrnutie návrhu Komisie

2.1. Hospodársky a sociálny blahobyt občanov EÚ závisí od efektívneho a účinného systému mobility v celej EÚ.

2.2. Doprava produkuje približne 25 % emisií skleníkových plynov EÚ a má závažný vplyv aj na kvalitu ovzdušia v mestských centrách.

2.3. V decembri 2019 Komisia prijala oznámenie o Európskej zelenej dohode, v ktorom vyzýva na 90 % zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050, pričom sa zároveň bude vyvíjať úsilie o dosiahnutie cieľa nulového znečistenia. V septembri 2020 Komisia prijala návrh európskeho právneho predpisu v oblasti klímy s cieľom znížiť do roku 2030 čisté emisie skleníkových plynov aspoň o 55 % – balík „Fit for 55“.

2.4. V decembri 2020 Komisia prijala oznámenie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa kladú základy pre transformáciu dopravy v EÚ v snahe dosiahnuť inteligentnú a udržateľnú budúcnosť.

2.5. Týmto návrhom sa stanovuje nové nariadenie o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a zrušuje sa ním smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ^(?).

2.6. Smernica 2014/94/EÚ nadobudla účinnosť v roku 2014 a predstavuje spoločný rámec opatrení na zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá s cieľom uľahčiť zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy. Stanovujú sa v nej minimálne požiadavky na vytvorenie infraštruktúry pre alternatívne palivá s nabíjacími stanicami pre elektrické vozidlá a čerpacími miestami na zemný plyn a vodík, ktoré sa majú zaviesť do praxe pomocou nezáväzných národných politických rámcov. Cieľom tejto stratégie je umožniť cezhraničný pohyb všetkých druhov dopravy v rámci sietí TEN-T.

2.7. V nedávnej správe o uplatňovaní tejto smernice Komisia zaznamenala určitý pokrok v jej vykonávaní, ale dospela k záveru, že v rámci EÚ neexistuje komplexná a úplná sieť infraštruktúry pre alternatívne palivá.

2.8. Komisia vykonala hodnotenie *ex post* uvedenej smernice. V hodnotení sa zistilo, že smernica nie je vhodná na to, aby slúžila ambicióznemu klimatickému cieľu do roku 2030.

2.9. Toto navrhované nariadenie je súčasťou celkového súboru vzájomne prepojených politík v rámci balíka „Fit for 55“, v ktorom sa stanovujú opatrenia potrebné vo všetkých sektoroch na dosiahnutie klimatického cieľa do roku 2030.

2.10. Konkrétnymi cieľmi navrhovaného nariadenia je:

2.10.1. zabezpečiť minimálnu infraštruktúru pre alternatívne palivá s cieľom prispôsobiť vozidlá s pohonom na alternatívne palivo vo všetkých druhoch dopravy a vo všetkých členských štátoch;

2.10.2. zabezpečiť úplnú interoperabilitu infraštruktúry;

2.10.3. zabezpečiť kompletné informácie pre používateľov a všetky možnosti platby.

2.11. Komisia sa domnieva, že ciele dekarbonizácie odvetvia dopravy vo všetkých druhoch dopravy a vo všetkých členských štátoch možno dosiahnuť súdržným a koherentným spôsobom len pomocou spoločného európskeho legislatívneho rámca.

2.12. Na základe rozsiahlej správy o posúdení vplyvu sa Komisia rozhodla prijať možnosť 2. V rámci tejto možnosti sa na základe vozových parkov stanovili povinné cieľové hodnoty pre nabíjacie body pre ľahké vozidlá a cieľové hodnoty vzdialenosti pre všetky cestné vozidlá pre sieť TEN-T vrátane infraštruktúry mestských uzlov pre ťažké úžitkové vozidlá. Uvádzajú sa aj podrobné ustanovenia pre prístavy a letiská v sieti TEN-T, ale nestanovujú sa žiadne záväzné ciele. Táto možnosť prináša väčšiu harmonizáciu spôsobov platby, fyzických a komunikačných noriem a práv spotrebiteľov. Posilnila by sa tým cenová transparentnosť a informácie pre používateľov vrátane označovania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry.

2.13. Nariadenie sa považovalo za najvhodnejšiu možnosť na dosiahnutie želaných cieľov vo všetkých členských štátoch EÚ.

(?) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

- 2.14. Členské štáty budú musieť prijať zrevidovaný vnútroštátny politický rámec na rozvoj trhu s alternatívnymi palivami v odvetví dopravy a zaviesť príslušnú infraštruktúru v súlade s posilnenými ustanoveniami a záväznými cieľmi. Návrh obsahuje aj ustanovenia o formulovaní stratégie zavádzania alternatívnych palív v iných druhoch dopravy, pre ktoré neexistujú žiadne záväzné požiadavky.
- 2.15. Členské štáty budú Komisiu pravidelne informovať. Komisia bude monitorovať pokrok v každom členskom štáte a podávať o ňom správy.
- 2.16. Nariadenie obsahuje ustanovenia, podľa ktorých musia členské štáty zabezpečiť inštaláciu minimálneho pobrežného zásobovania elektrickou energiou pre niektoré námorné lode v námorných prístavoch a pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy s určitými jasne stanovenými výnimkami.
- 2.17. Minimálne ustanovenia sú stanovené pre dodávanie elektrickej energie všetkým stojacim lietadlám na letiskách základnej a súhrnnej siete TEN-T.
- 2.18. V článku 3 sa stanovujú cieľové hodnoty elektrickej nabíjacej infraštruktúry pre ľahké vozidlá.
- 2.19. V článku 4 sa stanovujú cieľové hodnoty elektrickej nabíjacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové vozidlá.
- 2.20. Cieľové hodnoty vodíkovej čerpacej infraštruktúry pre cestné vozidlá sa uvádzajú v článku 6.
- 2.21. Stanovené sú ciele pre primeraný počet verejne prístupných čerpacích miest pre skvapalnený zemný plyn (LNG) v rámci základnej siete TEN-T do januára 2025 v oblastiach, kde existuje dopyt.
- 2.22. Cieľové hodnoty pobrežného zásobovania elektrickou energiou v námorných prístavoch a prístavoch na vnútrozemských vodných cestách sa stanovujú v článkoch 9 a 10.
- 2.23. Cieľové hodnoty dodávok LNG v námorných prístavoch sa uvádzajú v článku 11.
- 2.24. Cieľové hodnoty dodávania elektriny stojacim lietadlám sa uvádzajú v článku 12.
- 2.25. V článku 5 ods. 2 písm. a) návrhu Komisia odporúča, aby boli nízkopríkonové nabíjacie stanice vybavené platobným nástrojom, „ktorý sa v Únii bežne používa“, aby spotrebiteľia mohli uskutočňovať ad hoc platby. Týmto platobným nástrojom môže byť buď 1) čítačka platobných kariet, 2) bezkontaktný čítač kariet alebo 3) osobitný QR kód, ktorý umožňuje platobnú transakciu.
- 2.26. V oznámení Komisie [COM(2021) 560 final] Komisia načrtáva strategický plán zavádzania doplnkových opatrení na podporu rýchleho zavedenia infraštruktúry pre alternatívne palivá.
- 2.27. Prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy 2021 – 2027 (NPE II) sa bude riešiť zmena klímy. Na tento účel sa v rámci NPE II vytvorí nástroj pre alternatívne palivá na financovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá kombináciou grantov v rámci NPE a financovania zo strany finančných inštitúcií s cieľom dosiahnuť väčší vplyv na investície.
- 2.28. Európsky fond regionálneho rozvoja a Kohézny fond sú určené na podporu investícií do výskumu, inovácií a zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v menej rozvinutých členských štátoch a regiónoch.
- 2.29. Podľa Komisie je teraz pri tvorbe otvorenej, transparentnej a interoperabilnej infraštruktúry s plynulými službami infraštruktúry potrebná účinná a efektívna cezhraničná a medziodvetvová spolupráca medzi všetkými zainteresovanými stranami z verejného a súkromného sektora.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. Odvetvie dopravy je zodpovedné za 22,3 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ, pričom na cestnú dopravu pripadá 21 % emisií skleníkových plynov. Osobné vozidlá sú v EÚ zodpovedné za 12,8 % emisií skleníkových plynov, ľahké úžitkové vozidlá za 2,5 % a ťažké úžitkové vozidlá a autobusy za 5,6 % (zdroj: Európska environmentálna agentúra 2017, s výnimkou emisií z medzinárodnej a námornej dopravy). Emisie z odvetvia dopravy EÚ sa podľa správy Európskej komisie z roku 2018 zvýšili zo 14,8 % v roku 1990 na 24,6 % v roku 2018. Na dosiahnutie cieľov stanovených v Európskej zelenej dohode je nevyhnutná rýchla dekarbonizácia odvetvia dopravy. EHSV víta toto nariadenie ako pozitívny krok vpred pri dekarbonizácii dopravy. Počas celého procesu dekarbonizácie sa musí zachovať kvalita všetkých dopravných služieb.

3.2. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že prakticky neprebíha žiadna strategická diskusia o tom, ako by k rozvoju nabíjacej infraštruktúry mohli prispieť občania, družstvá, ale aj odborové zväzy a zamestnávateľia. Je to tak aj napriek skutočnosti, že jedným z cieľov európskej energetickej únie je zamerať sa na občanov, a teda aj na lokálne riešenia, najmä keď je zrejmé, že veľká časť procesu nabíjania elektrických vozidiel sa uskutočňuje doma alebo na pracovisku. EHSV preto žiada Komisiu, aby začala takúto strategickú diskusiu.

3.3. Rozsiahle zavádzanie elektrických vozidiel si bude časom vyžadovať zvýšenie výroby elektrickej energie a modernizáciu rozvodnej sústavy tak, aby vyhovovala rýchlemu nabíjaniu, najmä v prípade elektrických nákladných vozidiel na batérie.

3.4. V nariadení sa uvádza, že obojsmerné inteligentné meracie systémy musia umožňovať tok elektriny v oboch smeroch: zo siete do vozidla a z vozidla do siete. Tieto kapacity sa musia výrazne rozšíriť, aby sa vyriešil nedostatok dodávok počas špičky dopytu po elektrickej energii.

3.5. Je potrebné zaviesť viacero inteligentných elektrických systémov, aby sa uľahčili nasledujúce aspekty:

3.5.1. po pripojení vozidlo nezačne nabíjanie, kým nedostane signál zo siete. Nabíjanie by podľa možnosti malo byť lacnejšie z dôvodu nižšieho poplatku účtovaného mimo špičiek;

3.5.2. technológia energetickeho prepojenia vozidla a siete známa ako V2G by umožnila vozidlám, ktoré sa nabíjajú v čase, keď môžu prijímať prebytočnú energiu z obnoviteľných zdrojov, a v čase špičky dopytu by elektrické vozidlo naopak vrátilo časť tejto akumulovanej energie do siete. Hneď ako sa dopyt zníži, elektrické vozidlo by sa nabilo. Táto metóda by bola vhodná najmä pre školské autobusy a iné vozidlá, ktoré sú nečinné dlhé časové úseky, a z ekonomického hľadiska by to muselo byť výhodné pre dodávateľa energie. Z tohto dôvodu by sa mali oveľa intenzívnejšie zväziť a uľahčiť lokálne riešenia s účasťou miestneho obyvateľstva.

3.6. EHSV víta ciele, ktoré boli stanovené pre zavedenie infraštruktúry pre alternatívne palivá, pretože sa tým zvýši dôvera subjektov investujúcich do alternatívnych palív, ako aj potenciálnych kupujúcich vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. Alternatívne palivá, ako aj obnoviteľné palivá, vrátane udržateľných biopalív, sú mimoriadne dôležité pre ťažké úžitkové vozidlá, najmä pokiaľ ide o cestnú nákladnú dopravu na dlhé vzdialenosti.

3.7. Politickými opatreniami sa musí zabezpečiť, aby sa na nabíjaciach staniciach nevytvárali dlhé rady a aby neboli nabíjacie body pomalé. Inak spotrebiteľia nebudú systému nabíjania dôverovať.

3.8. Komisia v zelenej dohode konštatuje, že do roku 2025 bude v EÚ potrebných jeden milión verejných nabíjaciach bodov a čerpacích staníc a stanovila cieľ 30 miliónov vozidiel s nulovými emisiami do roku 2030. Ide o veľmi ambiciózne ciele a ak sa majú dosiahnuť, budú si vyžadovať veľké odhodlanie vlád členských štátov a Komisie, ako aj podporu verejnosti.

3.9. Bude potrebné odbúrať rôzne prekážky, ktoré bránia dosiahnutiu týchto cieľov:

3.9.1. odstrániť akékoľvek neprimerané požiadavky na plánovanie vzhľadom na veľkosť a rozsah potrebnej infraštruktúry nabíjaciach a čerpacích staníc;

3.9.2. zabezpečiť, aby právne predpisy v oblasti plánovania umožňovali výrobu vodíka na mieste;

3.9.3. skrátiť celkový čas pripojení do elektrizačnej sústavy;

3.9.4. pripraviť plány na urýchlenie modernizácie elektrizačnej sústavy.

3.10. Na dekarbonizáciu leteckej a námornej dopravy sú popri zabezpečení najvhodnejších alternatívnych palív potrebné ambiciózne ciele a rozhodnejšie úsilie, pokiaľ ide o ďalší výskum a vývoj v týchto sektoroch.

4. Konkrétne pripomienky

4.1. Lítium je základným zemským kovom a kritickou surovinou pre moderné dobíjateľné batérie. Podľa Reuters sa v porovnávacej analýze trhu *Benchmark Mineral Intelligence (BMI)* predpovedá od roku 2022 akútny nedostatok lítia. To by mohlo spôsobiť spomalenie výroby elektrických vozidiel. Lukasz Bednarski vo svojej novej knihe s názvom *Lithium*

(vydavateľstvo Hurst) tvrdí, že lítium bude v priemyselných ekonomikách 21. storočia rovnako dôležité ako ropa v 20. storočí. Preto bude nutné preskúmať a podporovať iné palivá s nízkymi emisiami a palivá s nulovými emisiami, aby sa spotrebiteľom poskytli rôzne možnosti a uľahčilo sa čo najrýchlejšie zníženie emisií skleníkových plynov v doprave.

4.2. Bude potrebné ďalej propagovať a preskúmať používanie e-palív a vozidiel na vodíkový pohon s cieľom zistiť ich potenciál čo najrýchlejšie znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy.

4.3. Spaľovacie motory sa budú ešte určitý čas používať. V tejto súvislosti treba preskúmať a podporovať potenciál e-palív. E-palivá sa môžu používať v spaľovacích motoroch a plug-in hybridných vozidlách a môžu využívať existujúcu sieť čerpacích staníc.

4.4. EHSV poukazuje na významnú úlohu obnoviteľných palív, vrátane biopalív, ktoré sú okamžite dostupným a cenovo prijateľným riešením, najmä pre ťažké úžitkové vozidlá a cestnú nákladnú dopravu na dlhé vzdialenosti. Pozornosť treba venovať uhlíkovej stope pri výrobe biopalív, rovnako ako napríklad pri výrobe elektriny dodávanej do elektrických vozidiel a pri výrobe vodíka.

4.5. Pri použití vo vozidle musí byť uhlíková stopa biopalív menšia ako uhlíková stopa fosílnych palív. Problémom je proces výroby biopalív, pri ktorom môžu vznikáť značné emisie skleníkových plynov, a ktorý má škodlivý vplyv na využívanie pôdy, najmä ak vedie k odlesňovaniu. Napríklad používanie palmového oleja nie je udržateľné.

4.6. EHSV odporúča, aby sa propagovali biopalivá s najnižšími emisiami skleníkových plynov tak pri výrobe, ako aj pri používaní v doprave.

4.7. Vidiecke oblasti sú z dôvodu nedostatku verejnej dopravy viac závislé od automobilovej dopravy než mestské oblasti. Vidiecke sídla sú vo všeobecnosti veľmi rozptýlené, takže v mnohých takýchto oblastiach nie je možné zabezpečiť rozsiahly systém verejnej dopravy. Bez realizovateľných alternatívnych spôsobov dopravy budú obyvatelia vidieka výrazne zasiahnutí v dôsledku vysokých uhlíkových daní z benzínu a motorovej nafty. Európska organizácia spotrebiteľov (BEUC) v správe uverejnenej v apríli 2021 uvádza, že prechod na elektrické vozidlá na batérie prináša vodičom s vysokým počtom najazdených kilometrov, ktorí žijú vo vidieckych oblastiach, hmatateľné výhody, najmä ak sa vlastníctvo elektrického vozidla na batériu kombinuje s elektrickou energiou z obnoviteľných zdrojov vyrobenou na mieste. Vyhlásenie BEUC má význam za predpokladu, že na vysoké počiatočné náklady by sa mohla poskytnúť pomoc vo forme príspevku a že bude prevádzka príslušných spoločných výrobných a nabíjajúcich zariadení vôbec povolená.

4.8. Zásadný význam má podpora infraštruktúry pre alternatívne palivá s cieľom prispôsobiť sa potrebám vidieckych oblastí. Okrem podpory zavádzania elektrických vozidiel musíme presadzovať aj znižovanie emisií skleníkových plynov v existujúcom vozovom parku udržateľných biopalív, e-palív, hybridných a plug-in hybridných vozidiel. Zvýšiť sa musí aj potenciál čistého vodíka.

4.9. V oblasti dopravy ťažkých úžitkových vozidiel sa musí skutočne konať s rozhodnosťou, aby sa zaviedla infraštruktúra pre alternatívne palivá. Približne 98 % nákladných vozidiel v EÚ27 jazdí na naftu. Doteraz sa pozornosť sústredila viac na ľahké úžitkové vozidlá než na ťažké úžitkové vozidlá.

4.10. Bude nutné výrazne zvýšiť používanie nákladných vozidiel na batérie, ako aj hybridných a plug-in hybridných nákladných vozidiel. K tomu môže dôjsť len vtedy, ak v každom členskom štáte budú k dispozícii primerané možnosti nabíjania. Bude si to vyžadovať aj dostatočné finančné prostriedky, aby sa mohol zmysluplne nahradiť vozový park.

4.11. Nákladné vozidlá si vyžadujú vysokovýkonné nabíjanie, rýchle nabíjanie v depách a na cestných nabíjajúcich staniciach. Veľmi užitočné by bolo mať možnosť vopred si rezervovať miesto na nabíjacej stanici. Nabíjačky s výkonom do 350 kW boli pilotované, ale na skrátenie času nabíjania treba vyvinúť nabíjačky s výkonom do 1 MW.

4.12. Elektrizácia sústava musí byť vopred pripravená tak, aby spĺňala tieto požiadavky na vysoký výkon potrebný na rýchle nabíjanie nákladných vozidiel.

4.13. Vodík sa považuje za sľubné riešenie pre diaľkovú dopravu. EHSV víta ciele stanovené pre zavedenie vodíkových čerpacích staníc. Z dlhodobého hľadiska sa pozornosť musí zamerať skôr na zelený vodík než na modrý vodík. V prípade vodíka vyrobeného z metánu by sa mal zohľadniť vysoký únik metánu v celom reťazci od ťažby až po prepravu.

- 4.14. S menšími úpravami sa vodík môže použiť aj na pohon vozidiel so spaľovacím motorom. Na konkrétnejšiu realizáciu tohto návrhu je potrebný ďalší výskum.
- 4.15. EHSV víta návrh Komisie štandardizovať tlak vodíka na 700 barov. Vodík má nízku energetickú hustotu, takže si vyžaduje oveľa väčšie skladovanie nádrže.
- 4.16. Ideálnym riešením by bola výroba vodíka na mieste tam, kde je to možné. Akékoľvek prekážky plánovania takéhoto vývoja sa musia preskúmať s náležitým ohľadom na vyššiu úroveň opatrení v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia, ktoré sa vyžadujú pri zaobchádzaní s vodíkom.
- 4.17. Vodík sa môže prepravovať nákladnými automobilmi a potrubiami. Vzhľadom na jeho nízku energetickú hustotu by si dodávky nákladnými vozidlami vyžadovali oveľa viac jász než je to pri dodávkach benzínu a nafty.
- 4.18. EHSV si je vedomý toho, že v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie sa stanovujú jasné výpočty na určenie emisií skleníkových plynov z rôznych alternatívnych palív. Majú však malý význam pri rozhodovaní občanov o nákupe, keďže tieto hodnoty sú málo známe a výrobcovia alebo predajcovia automobilov o nich neinformujú. Túto situáciu treba napraviť.
- 4.19. Zabezpečenie rýchleho zavedenia infraštruktúry pre alternatívne palivá si bude vyžadovať značné počiatočné financovanie, aby sa systém stal ekonomicky životaschopným pre investorov do nabíjajúcich a čerpacích staníc.

V Bruseli 9. decembra 2021

Predsedníčka
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Christa SCHWENG
