



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.11.2017
COM(2017) 652 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**K najširši uporabi alternativnih goriv – akcijski načrt o infrastrukturi za alternativna
goriva na podlagi člena 10(6) Direktive 2014/94/EU, vključno z oceno nacionalnih
okvirov politike na podlagi člena 10(2) Direktive 2014/94/EU**

{SWD(2017) 365 final}

1. UVOD: EVROPA NAJ POSTANE VODILNA V SVETU NA PODROČJU RAZOGLJIČENJA

Kot je v svojem govoru o stanju v Uniji septembra 207 pozval predsednik Komisije, mora Evropska unija (EU) postati **vodilna v svetu na področju razogljíčenja**. Za izpolnitev zavez EU na 21. konferenci pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je potekala v Parizu, je treba pospešiti razogljíčenje v prometnem sektorju, da bi se emisije toplogrednih plinov in emisije onesnaževal zraka do sredine stoletja jasno približale vrednosti nič.

Komisija je s svojo strategijo za mobilnost z nizkimi emisijami¹ že opredelila, kako lahko EU doseže ta cilj. V skladu s to strategijo Komisija v sporočilu „*Evropa v gibanju: Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse*“ navaja, da si mora Evropa prizadevati za hiter napredek pri vzpostavitvi čistejšega, bolj konkurenčnega in celostno povezanega sistema mobilnosti do leta 2025².

Ta akcijski načrt je del drugega svežnja predlogov in pobud, ki so bistvenega pomena za razogljíčenje v prometnem sektorju. Drugi sveženj o mobilnosti, predstavljen v sporočilu Komisije „*Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti – Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce*“ – COM(2017) 675 final, vključuje kombinacijo ukrepov, usmerjenih na ponudbo in povpraševanje, za pospešitev prehoda na nizko- in brezemisijsko mobilnost ter krepitev konkurenčnosti evropskega sektorja mobilnosti in prometa³.

Približno 95 % cestnih vozil je še vedno na konvencionalna goriva, vključno z mešanicami z biogorivi iz obnovljivih virov, zato je število vozil in plovil, ki uporabljajo alternativne vire energije⁴, v EU prenizko. Nenehne težave še naprej ustvarjajo **tržne ovire** za njihovo uporabo. Te vključujejo pomanjkanje infrastrukture za polnjenje in oskrbo vozil in plovil, nezadosten razvoj pametnih omrežij in težave potrošnikov pri enostavni uporabi infrastrukture. Za uspešen prehod EU na nizko- in brezemisijsko mobilnost **je potreben celosten pristop**. Zahteva skupen okvir politike za vozila, infrastrukture, električna omrežja, gospodarske spodbude in digitalne storitve, ki delujejo na ravni EU, nacionalni, regionalni in lokalni ravni.

Ta akcijski načrt poudarja ukrepe za dopolnitev in boljše izvajanje nacionalnih okvirov politike v skladu z Direktivo 2014/94/EU o infrastrukturi za alternativna goriva za pomoč pri vzpostavitvi **interoperabilne hrbtnične infrastrukture EU do leta 2025**, zlasti za koridorje osrednjega omrežja v okviru vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), tako da se lahko vozila in plovila enostavno uporabljajo prek meja in na večjih razdaljah. Zato je bistvenega pomena hiter dogovor med vsemi zadevnimi javnimi in zasebnimi akterji o skupnem pristopu za interoperabilnost storitev.

Uporaba infrastrukture v prihodnosti bo zahtevala **znatne javne in zasebne naložbe**. Kombiniranje nepovratnih sredstev z dolžniškim financiranjem mora, če je izvedljivo,

¹ COM(2016) 501 final.

² COM(2017) 283 final.

³ COM(2017) 675 final.

⁴ To se nanaša predvsem na električno energijo, zemeljski plin (stisnjeni zemeljski plin (SZP), utekočinjeni zemeljski plin (UZP)), vodik in utekočinjeni naftni plin (UNP), za katere so potrebne posebne infrastrukturne rešitve.

postati običajna praksa. Potrebno je učinkovito sodelovanje različnih podpornih instrumentov na ravni EU. Komisija bo zato okrepila usklajevanje instrumentov financiranja EU in si prizadevala za sinergije z ukrepi na nacionalni in lokalni ravni za povečanje učinka financiranja EU. Prav tako bo obravnavala druga vprašanja, ki so ključnega pomena za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, kot je povezovanje prometnih in energetskih sistemov.

2. KJE SMO?

2.1. Trenutno stanje in ocene potreb

Uvajanje **infrastrukture za alternativna goriva se je v zadnjem času začelo hitreje razvijati**. V preteklih letih je bil dosežen pomemben napredek, tudi zaradi financiranja EU. Po podatkih Evropskega opazovalnega urada za alternativna goriva (European Alternative Fuels Observatory – EAFO) je bilo do konca septembra 2017 na voljo 118 000 javno dostopnih polnilnih mest za električna vozila, 3 458 oskrbovalnih mest za vozila in plovila na stisnjeni zemeljski plin (SZP) ali utekočinjeni zemeljski plin (UZP) ter 82 oskrbovalnih mest za vozila na vodikov pogon.

EU mora sedaj **pospešiti uvajanje na dveh področjih**: najprej v osrednjem in celovitem omrežju TEN-T. V ta namen je v sporočilu „Evropa v gibanju“ iz maja 2017 zastavljen cilj, da se **hrbtenična infrastruktura za osrednje omrežje vzpostavi najpozneje do leta 2025**.

Drugič, infrastrukturo je treba okrepiti na **mestnih in primestnih območjih**, kjer se vozila uporabljajo večino časa. Komisija pričakuje, da bodo naložbe na teh dveh območjih posledično vplivale na uvajanje infrastrukture na drugih območjih.

Vzpostavljanje hrbtenične infrastrukture v koridorjih osrednjega omrežja TEN-T se zdi najmanj zahtevno. Ocenjuje se, da **bo do leta 2025 za opremljanje koridorjev potrebnih 1,5 milijarde EUR**⁵. Vrzeli se zlasti nanašajo na polnilna mesta za električna vozila, vendar na nekaterih območjih tudi na oskrbovalna mesta za težka vozila, ki uporabljajo utekočinjeni zemeljski plin (UZP).

Za obravnavanje širšega prometnega omrežja so potrebna večja prizadevanja

Raven ambicij se po državah članicah zelo razlikuje.

Le dve državi članici na primer nudita več kot 100 polnilnih mest za *električna vozila* na 100 000 mestnih prebivalcev⁶.

Kar zadeva *zemeljski plin*, bo z ukrepi, ki jih v svojih nacionalnih okvirih politike načrtujejo države članice, v letu 2025 predvidoma dodanih od 2 599 do 2 634 dodatnih oskrbovalnih mest za SZP in od 256 do 431 oskrbovalnih mest za UZP, vendar bo dodatna zmogljivost, načrtovana v okviru nacionalnih okvirov politike, osredotočena na samo nekaj držav članic.

Kar zadeva *vodik*, je po oceni učinka za predlog za standarde CO₂ za avtomobile in dostavna vozila po letu 2020, možen tržni delež vozil na vodikov pogon v letu 2025

⁵ Wainwright, S. in Peters, J. (2016) *Clean Power for Transport Infrastructure Deployment*. Končno poročilo za Evropsko komisijo. Bruselj.

⁶ Po podatkih Evropskega opazovalnega urada za alternativna goriva sta to Nizozemska in Danska.

ocenjen na 0,3–0,4 % celotnega voznega parka. 820–842 polnilnih postaj, načrtovanih v okviru nacionalnih okvirov politike, naj bi v tem primeru predvidoma zadostilo potrebam po oskrbi 0,9–1,1 milijona vozil⁷.

Analiza nacionalnih okvirov politike v skladu z Direktivo 2014/94/EU ima za posledico naslednje **ocene potreb držav članic po naložbah v infrastrukturo**, vključno s koridorji osrednjega omrežja TEN-T⁸:

- *Električna energija*: do 904 milijone EUR do leta 2020⁹.
- *SZP*: do 357 milijonov EUR do leta 2020 in do 600 milijonov EUR do leta 2025 za cestna vozila na SZP¹⁰.
- *UZP*: do 257 milijonov EUR do leta 2025 za cestna vozila na UZP. Za UZP za vodni promet, do 945 milijonov EUR v morskih pristaniščih koridorja osrednjega omrežja TEN-T do leta 2025 in do 1 milijarde EUR v pristaniščih na celinskih vodah koridorja osrednjega omrežja TEN-T do leta 2030.
- *Vodik*: do 707 milijonov EUR do leta 2025.

Za **električno energijo** ti nacionalni načrti ne dosegajo ocen Komisije v zvezi z infrastrukturo. Za električna vozila je ocena učinka za Direktivo 2014/94/EU upoštevala previdno referenčno vrednost 4 milijone električnih vozil na cesti do leta 2020. To predstavlja znatno povečanje v primerjavi s sedanostjo, vendar še vedno ustreza le približno 1,5 % današnjega voznega parka.

Hitrejše povečanje števila električnih vozil, ki dosega delež 7 % v letu 2025, kot predvideva ocena učinka za predlog za standarde emisijskih vrednosti CO₂ za avtomobile in dostavna vozila po letu 2020¹¹, vodi do še večjih potreb po naložbah:

- Do leta 2020 bi potrebovali 440 000 javno dostopnih polnilnih mest – kar je znatno povečanje glede na današnje število¹². To bi lahko zahtevalo naložbe v javno dostopna polnilna mesta v višini do 3,9 milijarde EUR.
- Do leta 2025 bi bilo potrebnih približno petkrat več oziroma približno 2 milijona javno dostopnih polnilnih mest. Če se delež infrastrukture za hitro polnjenje poveča na 5–15 % celotne infrastrukture za polnjenje, bi se lahko od leta 2021 zahtevale naložbe v vrednosti od 2,7 do 3,8 milijarde EUR na leto¹³.
- Večji del teh potreb po naložbah bi se nanašal na *mestna območja*¹⁴.

⁷ Ob upoštevanju, da vsaka postaja oskrbuje približno 1 200 vozil. Za primerjavo, 256 milijonov vozil na cestah v EU trenutno oskrbuje 115 700 konvencionalnih bencinskih črpalk.

⁸ SWD(2017) 365.

⁹ Nacionalni okviri politike zahtevajo samo cilje za leto 2020.

¹⁰ Po skupnih stroških za 937 (danes 2020) in 1 575 (danes 2025) novih polnilnih točk za SZP, ki bodo predvidoma zgrajena v skladu z nacionalnimi okviri politike.

¹¹ SWD(2017) 650.

¹² Navedeno temelji na predpostavki, da se za vsako vozilo zahteva 1,1 polnilnega mesta. Poleg tega bo eno od 10 polnilnih mest javno dostopno. Poleg javno dostopnih polnilnih mest bi bilo v takem primeru potrebnih približno 4 milijone zasebnih polnilnih mest.

¹³ Ocene stroškov v povprečju predvidevajo stroške v višini 5 000 EUR za običajne polnilne postaje in 30 000 EUR za postaje za hitro polnjenje.

¹⁴ Ob predpostavki, da 70 % potreb po infrastrukturi nastane v mestnih območjih (poleg dejstva, da v njih živi več kot 70 odstotkov prebivalcev EU), to pomeni potrebo po naložbah v višini 2,7 milijarde EUR v letu 2020. Po letu 2020 in do leta 2025 bi bile lahko v mestnih območjih potrebne letne naložbe med 1,9 milijarde EUR in 2,7 milijarde EUR.

Za **zemeljski plin in vodik** so ukrepi, ki jih načrtujejo države članice v svojih nacionalnih okvirih politike, v skladu z ocenami Komisije.

Skupne ocenjene potrebe po naložbah za javno dostopno infrastrukturo za alternativna goriva v EU znašajo približno **5,2 milijarde EUR do leta 2020** in dodatnih **16 milijard EUR do 22 milijard EUR do leta 2025**.

Da bi ustrezno zadovoljili te znatne potrebe, je treba uporabiti javno finančno podporo za sprožitev precejšnjih zasebnih naložb, tudi s pomočjo inovativnega financiranja.

Opozoriti je treba, da na vsako oceno potreb po naložbah vplivajo **znatne negotovosti** glede gostote prihodnje infrastrukture za počasno in hitro polnjenje, povpraševanja po vozilih in razvoja tehnologije (npr. akumulatorjev).

Komisija zato pozdravlja, da so se veliki evropski proizvajalci avtomobilov nedavno zavezali, do bodo do leta 2020 na trg uvedli večje število električnih akumulatorskih vozil¹⁵. To zagotavlja večjo zanesljivost naložb v infrastrukturo. Komisija poziva avtomobilsko industrijo, naj ohrani in poveča naložbe tudi v ustrezne druge nizko- in brezemisijske tehnologije.

Glede na precejšnje negotovosti je zmanjšanje tveganj za zasebne vlagatelje s ciljno usmerjenimi instrumenti za ublažitev, kot so namenska posojila ali jamstva, za katera prevzame odgovornost javni sektor, ključnega pomena. Poleg tega je potrebna jasna dolgoročna politična usmeritev. V zvezi s tem imajo nacionalni okviri politike v skladu z Direktivo 2014/94/EU osrednjo vlogo.

2.2. Nacionalni okviri politike za infrastrukturo za alternativna goriva

Direktiva 2014/94/EU od držav članic zahteva, da vzpostavijo nacionalne okvire politike, ki zagotavljajo minimalno pokritost z infrastrukturo, do leta 2020, 2025 in 2030, odvisno od goriva, in da o svojih nacionalnih okvirih politike uradno obvestijo Komisijo do 18. novembra 2016¹⁶. V skladu s členom 3(1) direktive se z nacionalnimi okviri politike **določijo jasni dolgoročni cilji ter ustrezni podporni ukrepi**, da se trgom zagotovi dolgoročna zanesljivost glede politike.

V skladu s členom 10(2) direktive je Komisija ocenila nacionalne okvire politike in njihovo skladnost na ravni Unije. Ocenila je, ali nacionalni okviri politike zadevni državi članici omogočajo, da doseže cilje, ki si jih je sama zastavila, kot zahteva člen 3(1). To sporočilo poroča o tej oceni v nadaljevanju.

Celovitost, skladnost in ambicioznost nacionalnih okvirov politike se zelo razlikujejo¹⁷. Do 6. novembra 2017 je samo 8 od 25 nacionalnih okvirov politike¹⁸ v

¹⁵ SWD(2017) 366

¹⁶ V skladu s členom 3(7) Direktive 2014/94/EU in ob upoštevanju pogojev, določenih v členih 5, 6 in 7 Direktive 2014/94/EU.

¹⁷ Več informacij o nacionalnih okvirih politike je na voljo v SWD(2017) 365.

¹⁸ V ustreznih primerih je Komisija začela postopke za ugotavljanje kršitev zaradi neskladnosti s členom 3 Direktive 2014/94/EU. Takšne postopke bo nadaljevala zaradi neizpolnjevanja zahteve glede uradnega obveščanja.

celoti izpolnjevali zahteve nacionalnega okvira politike¹⁹. Dve državi članici doslej nista predložili svojega nacionalnega okvira politike²⁰. Nacionalni okviri politike niso skladni z vidika EU v smislu prednostnih nalog, ki jih določajo, in tega, kako ambiciozni so glede na različna alternativna goriva. Ambicioznost držav članic, da spremenijo sedanje stanje, se precej razlikuje, tako v smislu predvidene uvedbe vozil in plovil, ki uporabljajo alternativne vire energije, kakor tudi vzpostavitev povezane infrastrukture. Predvsem pa samo nekaj nacionalnih okvirov politike določa jasne in zadostne cilje ter predlaga podpirne ukrepe²¹. En nacionalni okvir politike ne vsebuje nobenih ciljev.

Električna energija

Vsi nacionalni okviri politike določajo cilje za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil. **Vendar pa se raven ambicioznosti in podrobnosti med državami članicami zelo razlikuje.** Z načrtovanjem bistveno manj kot 200 000 javno dostopnih polnilnih mest do leta 2020 nacionalni okviri politike zaostajajo za oceno potreb Komisije, predstavljeno v oddelku 2.1. Šest nacionalnih okvirov politike, določa cilje, ki so že skoraj doseženi, kar ni zelo ambiciozno. Drugi zastavljajo ambiciozne cilje, ki pa jih bo z načrtovanimi ukrepi politike težko doseči.

Vsi nacionalni okviri politike določajo **širok razpon podpornih ukrepov, vendar negotovosti ostajajo.** Ukrepi še niso bili sprejeti ali pa se zdijo preveč omejeni, da bi imeli konkretne vplive na trg. Vsi razen dveh nacionalnih okvirov politike določajo cilje za javno dostopna polnilna mesta in deset držav članic ne razmišlja o ukrepih za povečanje števila javno dostopnih polnilnih mest. Pokritost osrednjega omrežja TEN-T napreduje, vendar lahko deli omrežja ostanejo brez minimalne infrastrukture za polnjenje, če ne bodo sprejeti dodatni ukrepi²². Uvedba polnilnih mest visoke moči na vsaki polnilni postaji v okviru osrednjega omrežja TEN-T predstavlja bistveno potrebo. Nacionalni okviri politike pokrivajo električno energijo z obrežja in oskrbo mirujočih letal z električno energijo v zelo majhni meri.

Poljski nacionalni okvir politike je dober primer analize potreb v naseljih, gosto poseljenih območjih in celotnem omrežju TEN-T glede na potrebe infrastrukture za alternativna goriva – vključno s potrebami trga. V Nemčiji bo glavni izvajalec na področju avtocestnih storitev do koca tega leta namestil polnilna mesta visoke moči na vseh bencinskih servisih. V Združenem kraljestvu se je podjetje Highways England zavezalo, da bodo polnilna mesta visoke moči na voljo vsaj vsakih 32 km vzdolž 95 % strateškega cestnega omrežja Anglije.

Zemeljski plin

Večina držav članic ni določila ciljev za vozila na SZP. Vendar pa nekaj nacionalnih okvirov politike²³ daje prednost njihovi uvedbi. Večina nacionalnih okvirov politike nima ocen prihodnje uporabe vozil. Razpoložljivost infrastrukture bi lahko v prihodnosti predstavljala težavo v državah članicah, ki imajo trenutno visoko število oskrbovalnih

¹⁹ Avstrija, Belgija, Finska, Francija, Italija, Nemčija, Nizozemska, Združeno kraljestvo.

²⁰ To sta Malta in Romunija.

²¹ Poleg tega več držav članic ohranja nizke davke na konvencionalna pogonska goriva, zlasti dizelsko gorivo (plinsko olje), v primerjavi z davki na številna alternativna goriva, ob upoštevanju višjih zunanjih stroškov, ki slabijo spodbudo za prehod na alternativna goriva.

²² Za več podrobnosti glej SWD(2017) 365.

²³ Belgija, Češka, Italija, Madžarska.

mest za SZP v primerjavi z vozili na SZP na cesti, vendar navajajo, da nadaljnega povečanje infrastrukture ne načrtujejo podpreti²⁴.

Cilje za UZP za težka tovorna cestna vozila določa 19 nacionalnih okvirov politike, vendar določanje ciljev in načrtovanje ukrepov ni vedno ustrezno in ne bo zagotovilo potrebne pokritosti osrednjega cestnega omrežja TEN-T. Samo pet nacionalnih okvirov politike določa ocene za prihodnjo uporabo težkih vozil na UZP.

Nekaj nacionalnih okvirov politike²⁵ določa ambiciozne **cilje za prihodnjo vzpostavitev infrastrukture za UZP v morskih in celinskih pristaniščih**. Vendar pa številni ne obravnavajo potreb po oskrbovalnih mestih za UZP v morskih pristaniščih do leta 2025 in celinskih pristaniščih do leta 2030. Pri številnih pristaniščih v osrednjem omrežju TEN-T obstaja tveganje, da ostanejo brez vsakršne rešitve za oskrbo z UZP. Za nobenega od koridorjev TEN-T na celinskih plovniških poteh ni načrtovana infrastruktura za dovod UZP, ki bi bila zadostna, da se omogoči promet s plovili na UZP za plovbo po celinskih plovniških poteh po vsej EU.

Italijanski nacionalni okvir politike navaja, da je razvoj infrastrukture za UZP za pomorsko uporabo ključnega pomena. Načrt za razvoj te infrastrukture, vključno z načrtovanjem skladiščnih količin v vseh 14 morskih pristaniščih osrednjega omrežja TEN-T in zunaj njega, je primer dobrega načrtovanja politike. Več nacionalnih okvirov politike ugotavlja pomembno vlogo instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) in drugih sredstev EU pri podpori za vzpostavitev oskrbe z UZP za težka vozila in ladje.

Vodik

Vzpostavitev **infrastrukture za polnjenje električnih vozil s pogonom na vodikove gorivne celice** je v skladu z Direktivo 2014/94/EU neobvezna. Infrastrukturo za vodik v svojih nacionalnih okvirih politike obravnava 14 držav članic. V nekaterih primerih nacionalni okviri politike vsebujejo ambiciozne cilje za vzpostavitev infrastrukture²⁶. Takšno načrtovanje poudarja pomembnost zagotavljanja zanesljivih napovedi za uvajanje električnih vozil na gorivne celice na trg.

Podporni ukrepi

Države članice morajo vzpostaviti **podporne ukrepe**, da se zagotovi doseganje ciljev iz nacionalnih okvirov politike. Nacionalni okviri politike vsebujejo zelo raznolik niz ukrepov, ki se med drugim razlikujejo glede na zrelost in določanje prednostnih nalog (eno ali več alternativnih goriv). Nacionalni okviri politike so prav tako osredotočeni na različne načine prevoza, na primer vlake, avtobuse, taksije, kolesa in avtomobile v souporabi. Večina nacionalnih okvirov politike se osredotoča na javni prevoz in poudarja vlogo, ki jo lahko imajo javna naročila pri podpori uvajanja na trg.

Francoski nacionalni okvir politike navaja obsežen niz podpornih ukrepov na področju elektromobilnosti. Skupni učinek ukrepov, kot je sistem bonus-malus v zvezi s CO₂ za vozila in spodbujanje infrastrukture za polnjenje, naj bi predvidoma spodbudil trg električnega cestnega prometa. Francoski „zakon o energetskem prehodu na zeleno gospodarstvo“ določa jasne cilje in

²⁴ Avstrija, Luksemburg, Nemčija, Nizozemska.

²⁵ Finska, Italija, Madžarska.

²⁶ Avstrija, Belgija, Bolgarija, Češka, Estonija, Finska, Francija, Italija, Madžarska, Nemčija, Nizozemska, Španija, Švedska, Združeno kraljestvo. Danski nacionalni okvir politike obravnava vodik, vendar ne določa ciljev glede infrastrukture. Italija, Nemčija in Združeno kraljestvo so si zastavili ambiciozne cilje.

minimalne naloge javnega naročanja za javna naročila nizko- in brezemisijских vozil. Nizozemski nacionalni okvir politike je primer dobre prakse za dialog z zainteresiranimi stranmi, ki neposredno vključuje ustrezne zainteresirane strani pri izvajanju pristopa „zelenih dogovorov“ („Green Deals“).

2.3. Ali smo na pravi poti?

Analiza nacionalnih okvirov politike kaže, da bodo infrastrukturne vrzeli v EU še naprej prisotne, če ne bodo sprejeti dodatni ukrepi. To se nanaša zlasti na vse vrste električnih lahkih in težkih vozil. V primerjavi z ocenami, predstavljenimi v oddelku 2.1. za nacionalne okvire politike, je treba zavezo glede uvedbe javno dostopnih polnilnih mest v mestnih in primestnih naseljih v EU močno povečati. Prav tako še vedno obstajajo vrzeli v koridorjih osrednjega omrežja TEN-T za polnilna mesta.

Druga vrzel pri načrtovanju se nanaša na oskrbovalna mesta za UZP za težka vozila. Cilji nacionalnih okvirov politike za pokritost z oskrbovalnimi mesti za UZP v pristaniščih prav tako ne zadoščajo za omogočanje prometa s plovili za plovbo po celinskih plovni poteh in morskimi ladjami v celotnem osrednjem omrežju TEN-T, kot to zahteva Direktiva 2014/94/EU. Podobna tveganja obstajajo za vodik: v infrastrukturi, ki je neobvezna v skladu z Direktivo 2014/94/EU in ki jo države članice različno obravnavajo, so še vedno velike razlike. Da bi se vozilom omogočilo enostavno potovanje po vsej EU („neprekinjenost storitve“), je treba infrastrukturo dodatno razširiti.

Na splošno analiza stanja kaže, da nacionalni okviri politike skupaj ne prispevajo k jasni sliki, ki zagotavlja potrebno dolgoročno tržno zanesljivost. Poleg tega obstaja tveganje, da mnogi cilji nacionalnih okvirov politike celo ob majhni ambicioznosti ne bodo doseženi. Delovni dokument služb Komisije (SWD), priložen k temu sporočilu, prikazuje omejen učinek nacionalnih okvirov politike na ključne cilje politike EU, če se ne sprejmejo dodatni ukrepi.

Čeprav naj bi se za nekatere države članice z ambicioznimi nacionalnimi okviri politike emisije zmanjšale bolj, naj bi bili na ravni EU vplivi na nadomeščanje fosilnih goriv na osnovi nafte majhni: do leta 2020 bi lahko 0,4 % teh goriv nadomestila alternativna goriva, v primerjavi s scenarijem brez nacionalnih okvirov politike²⁷, in 1,4 % do leta 2030. Emisije CO₂ iz prometa bi se lahko zmanjšale za 0,4 % (ali približno 3,2 Mt) do leta 2020 in 1,4 % do leta 2030 (ali približno 11,5 Mt) v primerjavi s scenarijem brez nacionalnih okvirov politike. Zmanjšanje emisij NO_x iz prometa kot posledica nacionalnih okvirov politike je ocenjeno na približno 0,37 % do leta 2020 in 1,5 % do leta 2030 v primerjavi s scenarijem brez nacionalnih okvirov politike. V zvezi s PM_{2,5} bi nacionalni okviri politike povzročili zmanjšanje emisij PM_{2,5} za 0,44 % do leta 2020 in za 1,9 % do leta 2030²⁸. Te izboljšave bi lahko na določenih območjih vodile do zmanjšanja koncentracij NO₂ do 5,8 % in zmanjšanja koncentracij PM_{2,5} za 2,1 % do leta 2030. V okviru obstoječega načrtovanja nacionalnih okvirov politike je predvideno rahlo povečanje ustvarjanja delovnih mest ter delovanja in vzdrževanja infrastrukture.

²⁷ Scenarij brez nacionalnih okvirov politike temelji na izhodiščnem scenariju ocene učinka k predlogu direktive o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (SWD(2017) 180), torej na referenčnem scenariju EU 2016. Vendar izključuje spodbude držav članic za alternativna goriva. Razvil ga je raziskovalni laboratorij E3MLab na ICCS z uporabo modela PRIMES-TREMOVE (isti model, kot je bil uporabljen za referenčni scenarij EU 2016).

²⁸ V najbolj ambicioznih državah članicah (Avstrija in Irska) lahko zmanjšanje emisij NO₂ doseže 7–10 % in zmanjšanje emisij PM_{2,5} 8–12 % do leta 2030 v primerjavi s scenarijem brez nacionalnih okvirov politike.

Da bi pospešili prehod na nizko- in brezemisijско mobilnost je zdaj treba sprejeti odločne ukrepe za pospešitev uvedbe infrastrukture za alternativna goriva v vseh državah članicah.

To zahteva večjo pripravljenost javnih in zasebnih akterjev za naložbe v enostavno dostopno infrastrukturo za različne vrste vozil in plovil. Komisija je pripravljena podpreti ta prizadevanja in zato predlaga ta akcijski načrt.

3. DOSEGANJE NAJŠIRŠE UPORABE ALTERNATIVNIH GORIV: AKCIJSKI NAČRT

Ukrepi, predlagani v okviru tega načrta, imajo lahko pomembne koristi za potrošnike, industrijo in javne organe, če so dobro usklajeni na vseh ustreznih ravneh. **Javni organi in zasebni sektor morajo razumeti, da imajo skupno odgovornost.** Javne naložbe v infrastrukturo mora spremljati **zanesljiva ponudba vozil in plovil**, da se zmanjša negotovost glede prihodnje ponudbe in povpraševanja.

3.1. Spodbujanje dokončanja in izvajanja nacionalnih okvirov politike

Države članice, ki še niso predložile svojih nacionalnih okvirov politike Komisiji, morajo to storiti čim prej. Države članice, ki so predložile svoje nacionalne okvire politike, se spodbuja, da upoštevajo ugotovitve ocene in rezultate vrednotenja, ki je določeno v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije.

Nacionalni okviri politike, ki določajo ambiciozne cilje, skupaj z obsežno kombinacijo ukrepov podpore za politiko, zagotavljajo ustrezen odziv; drugi morajo temu slediti, saj ti primeri kažejo največje socialno-ekonomske in okoljske koristi.

Vse države članice se spodbuja, da sodelujejo in izkoristijo **podporo** Komisije za **učinkovito izvajanje nacionalnih okvirov politike.**

- Komisija je vzpostavila **forum za trajnostni promet (STF)**²⁹, da bi povezala predstavnike držav članic, prometni sektor in civilno družbo. Delo v forumu za trajnostni promet o izvajanju Direktive 2014/94/EU si prizadeva zagotoviti učinkovito izvajanje nacionalnih okvirov politike. Komisija vabi države članice, da dejavno sodelujejo v tem procesu. Rezultat dela foruma bo pregledan na **letni evropski konferenci o čistem prometu in infrastrukturi za alternativna goriva**, ki bo prvič organizirana konec jeseni 2018.
- **Evropski forum za trajnostni pomorski promet (ESSF)**,³⁰ strokovna skupina Komisije, ki je bila ustanovljena leta 2013, ima podobno vlogo kot STF, vendar za sektor pomorskega prometa. Gre za platformo za strukturiran dialog, izmenjavo tehničnega znanja ter sodelovanje in usklajevanje med ustreznimi organi in zainteresiranimi stranmi iz pomorskega sektorja za boljše obravnavanje trajnostnih izzivov, s katerimi se sooča sektor, vključno z uporabo UZP.
- Pod okriljem Evropske agencije za pomorsko varnost bo Komisija pripravila **nezavezujoče smernice o oskrbovanju z UZP po vsej EU**. Slednje naj bi bile v

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en

³⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>

pomoč pri usklajevanju pristopa organov v državah članicah za zagotovitev, da so dejavnosti oskrbovanja z UZP varne.

Države članice naj prav tako razmislijo o naslednjem:

- Če so podporni ukrepi v nacionalnih okvirih politike razvrščeni kot ukrepi v postopku obravnave ali sprejetja, Komisija države članice poziva, da zagotovijo jasnost s hitrim sprejetjem ali ukinitvijo ukrepov.
- Države članice morajo vse zadevne zainteresirane strani dejavno vključiti pri prilagajanju in izvajanju nacionalnih okvirov politike, da se zagotovi usklajena uvedba vozil in infrastrukture, povezovanje prometnih in energetskih sistemov ter sprejemanje s strani potrošnikov.
- Sodelovanje med državami članicami je treba okrepiti, da se zagotovi čezmejna neprekinjena pokritost za vse vrste vozil in plovil, ki uporabljajo alternativna goriva.
- Pri dolgoročnih pogodbah o zagotavljanju avtocestnih storitev se države članice opozarja, da upoštevajo potrebo po zagotavljanju alternativne infrastrukture pri novih pogodbah o zagotavljanju storitev. Skupaj s ponudniki storitev morajo preučiti pogoje za namestitve in delovanje infrastrukture v okviru obstoječih pogodb, kadar je to mogoče.
- Da se omogoči popoln promet s plovili in ladjami na UZP, so države članice pozvane, da določijo ali izboljšajo cilje ter sprejmejo finančne in nefinančne ukrepe za zagotavljanje oskrbovalnih mest za UZP v morskih in celinskih pristaniščih.
- Države članice se spodbuja, da okrepijo svoja prizadevanja za zagotovitev električne energije z obrežja in oskrbe mirujočih letal z električno energijo z odpravo tržnih ovir za te alternativne vire za oskrbo z energijo ter podporo za vzpostavitev povezane infrastrukture.

Komisija vabi **proizvajalce vozil in plovil** k izmenjavi informacij o prihodnjem razvoju vozil in plovil ter tržnih napovedi.

Ključni ukrepi

- Države članice, ki še niso predložile svojih nacionalnih okvirov politike, morajo to storiti čim prej.
- Države članice bi morale po potrebi morajo okrepiti svoje nacionalne okvire politike. Komisija bo podprla izmenjavo informacij in vzajemno učenje o izvajanju nacionalnih okvirov politike, najprej z razpravo strokovne skupine STF marca 2018 in letnimi konferencami o politiki, ki se bodo začele konec jeseni 2018.
- Komisija bo razmislila, kako bi se prednostne naloge nacionalnih okvirov politike najbolj odražale pri dodeljevanju sredstev za projekte EU in poročanju o evropskem semestru.
- Države članice naj, kadar je to ustrezno, vse ustrezne javne in zasebne zainteresirane strani tesno vključijo v dialog, namenjen razpravi o prilagoditvah

3.2. Podpora za naložbe

Polno izkoriščanje pristopa za koridor omrežja TEN-T

Osrednja in celovita omrežja TEN-T so ključnega pomena za izvajanje ciljev prometne politike EU. **Potrebna je učinkovita uporaba pristopa TEN-T** za razvoj hrbtenične infrastrukture za polnjenje in dovod goriva po vsej EU najpozneje do leta 2025. Koncept koridorja omogoča opredelitev vrzeli v smislu čezmejne mobilnosti na dolge razdalje in vključitev vseh ustreznih zainteresiranih strani pri načrtovanju in izvedbi projektov.

V tem kontekstu akcijski načrt poudarja pomembnost držav članic, ki zagotavljajo **popolno hrbtenično infrastrukturo za alternativna goriva za koridorje osrednjega omrežja TEN-T do leta 2025**. Povezane potrebe in zahteve je treba upoštevati pri načrtovanju lokacij in povezanih postopkih odobritve. Opremljanje vsaj urbanih vozlišč osrednjega in celovitega omrežja TEN-T z dovolj javno dostopnimi polnilnimi in oskrbovalnimi mesti naj bi spodbudilo zaupanje vlagateljev in potrošnikov. Infrastruktura za polnjenje in infrastruktura za dovod goriva potrebujeta tudi digitalno infrastrukturo za razvoj odprtih in interoperabilnih storitev v korist potrošnika.

Komisija zato olajšuje delo ključnih javnih in zasebnih zainteresiranih strani za razvoj **vodilnih ukrepov v omrežjih TEN-T, vključno z infrastrukturo za alternativna goriva**. Namen teh ukrepov bo združevanje projektov in mobilizacija širšega razpona akterjev. Komisija namerava te vodilne ukrepe v okviru delovnih načrtov za tretji koridor TEN-T objaviti do pomladi 2018. Izvajanje bo imelo koristi od sodelovanja med javnimi organi in drugimi akterji v forumih o koridorju TEN-T. Krepitev zmogljivosti v omrežju TEN-T bo podprta z ustreznimi mehanizmi v okviru IPE.

Obravnavati je treba ključna vprašanja:

- **Povečanje sinergij** med prometom, energijo ter informacijskimi in komunikacijskimi tehnologijami v povezavi z mobilnostjo na velike razdalje in mobilnostjo v mestih. Bistveno je povezovanje razogljíčenja prometa in oskrbe z energijo, pametnih omrežij in inovativnih rešitev za shranjevanje energije.
- **Spodbujati bi bilo treba rešitve za vozne parke** v povezavi z infrastrukturo za alternativna goriva v omrežju TEN-T in njegovih mestnih vozliščih.
- V njih bi se lahko spodbujala **elektrifikacija železniških prog**; kjer to ni izvedljivo, bi se lahko ocenila priložnost za prehod z dizelskega goriva na UZP ali vodik.
- Zasebni akterji na trgu morajo nadaljevati z ukrepi, ki jih izvajajo. To vključuje **komercializacijo tovornjakov na UZP** s pomočjo rešitev za vozne parke z oskrbovalnimi postajami, za katere bi lahko omrežje TEN-T zagotovilo preskuševališče za okrepitev rešitev.
- Glede na **majhno tržno uveljavljanje plovil na UZP** v EU bi lahko imeli operaterji UZP koristi od skupnega javnega naročanja plovil na UZP, z morebitno razširitvijo na oskrbovalna mesta za UZP. Organi bi lahko razmislili tudi o vzpostavitvi območij nadzora nad emisijam SO_x po postopku Mednarodne

pomorske organizacije (IMO) v skladu s Prilogo VI k MARPOL, kot je navedeno v Direktivi 2012/33/EU³¹.

- Novi motorji za **plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh** bodo morali upoštevati nove mejne vrednosti onesnaževal od leta 2019³². Sprejetje uporabe motorjev na UZP je ključnega pomena. K temu bi pripomogla hitra vzpostavitev potrebne infrastrukture za UZP na koridorjih osrednjega omrežja TEN-T. Proučiti je treba sinergije z drugimi načini prevoza, na primer infrastrukturo za UZP v morskih pristaniščih ali za težka vozila.

Države članice in regije se tudi spodbuja, da **okrepijo uporabo podpore kohezijske politike** in predvsem programov evropskega teritorialnega sodelovanja („Interreg“) za zagotovitev dobrega usklajevanja in skladnosti pri vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva – ne samo v okviru TEN-T, ampak tudi na regionalni in lokalni ravni.

Povečanje obsega in učinka financiranja

Povečanje **obsega in učinka financiranja** predstavlja ključno prednostno nalogo. Podpora EU mora v največji možni meri spodbuditi dodatna javna in zasebna sredstva. Ocena finančnih potreb in priložnosti, povezanih z inovativnim financiranjem, bo vključevala tudi pripravo večletnega finančnega okvira po letu 2020.

Podpora za alternativna goriva se vedno bolj nanaša na uvedbo rešitev, ne samo na inovacije. **Javna sredstva je treba učinkovito uporabiti.** V nekaterih primerih so še vedno potrebna nepovratna sredstva za pospeševanje vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva, zlasti za čezmejne in medmestne projekte ter za manj razvite tehnologije. V večini primerov bi bilo treba zasebna sredstva kombinirati z javnimi nepovratnimi sredstvi, kadar bodo projekti v glavnem financirani z drugimi sredstvi, ki prihajajo na primer iz javnih bank ali zasebnega sektorja, in kadar nepovratna sredstva pokrivajo manjši del.

Naložbe potrebujejo politično zanesljivost. Predlog za standarde emisijskih vrednosti CO₂ za avtomobile in dostavna vozila po letu 2020³³, objavljen skupaj s tem akcijskim načrtom, obravnava to ključno tržno oviro, skupaj z drugimi predlogi politike, kot je revizija direktive o čistih vozilih³⁴.

Projekti, ki se financirajo s sredstvi EU, bi morali praviloma **izpolnjevati zahteve Direktive 2014/94/EU in odražati prednostne naloge, določene v nacionalnih okvirih politike.** Komisija bo uporabila ugotovitve ocene nacionalnih okvirov politike za obveščanje o sklepih o financiranju v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE), Kohezijskega sklada (KS) in Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR).

Komisija bo v **državah članicah začela predstavitevno kampanjo** za celovit pregled ambicioznosti nacionalnih okvirov politike in potreb po naložbah za nizko- in brezemisijско mobilnost ter oceno priložnosti, ki jih nudijo različna sredstva EU in

³¹ Nove določbe o omejitvah za žveplo, ki naj bi začele veljati 1. januarja 2020, bodo prav tako imele vpliv na uporabo alternativnih goriv, zlasti UZP. Komisija priporoča, da se infrastruktura za oskrbovanje z UZP v osrednjem omrežju TEN-T zagotovi pred letom 2025.

³² Uredba (EU) 2016/1628.

³³ COM(2017) 676 final.

³⁴ COM(2017) 653 final.

finančni instrumenti, tudi v okviru vodilnih ukrepov TEN-T za infrastrukturo za alternativna goriva. Vključevala bo vse službe Komisije, ki upravljajo zadevna sredstva, ter Evropsko investicijsko banko (EIB) in nacionalne promocijske banke, kjer je to ustrezno.

Komisija bo predlagala akcijski načrt o trajnostnem financiranju, z zagotavljanjem spodbud za vlagatelje in izboljšanjem pravnega okvira ter omogočanjem pogojev, da bi pritegnila več zasebnih naložb v zelene in trajnostne projekte. Takšen načrt naj bi bil koristen za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva.

Boljše izkoriščanje finančne podpore EU

Znatna podpora za infrastrukturo za alternativna goriva je na voljo v okviru različnih instrumentov financiranja, ki jih podpira proračun EU.

Naložbeni načrt za Evropo vse bolj spodbuja naložbe v prometni sektor in inovacije, tudi v nizko- in brezemisijška vozila ter povezano infrastrukturo³⁵. Program **Obzorje 2020** zagotavlja nadaljnje naložbe v raziskave in razvoj za čisti promet, ki vključuje infrastrukturo za alternativna goriva in napredna biogoriva. Pobude, kot je evropska pobuda za okolju prijazna vozila ali Skupno podjetje za gorivne celice in vodik, predstavljajo del te podpore.

Približna naložba v alternativna goriva za cestni promet, ki izvira iz podpore v obliki nepovratnih sredstev v okviru **IPE**, doslej znaša več kot 600 milijonov EUR in podpira skoraj 60 projektov³⁶. V okviru IPE je bila zagotovljena tudi podpora v obliki nepovratnih sredstev v višini skoraj 150 milijonov EUR za oskrbo z električno energijo z obrežja in terminale za UZP ter inovativno tehnologijo za bolj zelena plovila.

V obdobju 2014–2020 je v 209 operativnih programih in programih evropskega teritorialnega sodelovanja predvidena podpora **kohezijske politike** za naložbe v trajnostno mobilnost in promet, z delom, načrtovanim posebej za infrastrukturo za alternativna goriva. V okviru podpore iz KS in ESRR za promet je bilo načrtovanih približno 70 milijard EUR, vključno s 35 milijardami EUR za omrežje TEN-T in 12 milijardami EUR za nizkoogljično, večmodalno, trajnostno mobilnost v mestih. Več držav članic in regij že dobro izkorišča podporo kohezijske politike za izvajanje njihovih nacionalnih okvirov politike in vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva.

Na primer, sofinanciranje EU iz KS bo pomagalo pri uresničevanju javnih naročil 177 električnih avtobusov v mestih Varšava, Zielona Góra in Świnoujście na Poljskem oziroma pri namestitvi do 150 polnilnih postaj v Latviji do leta 2020.

Kombiniranje nepovratnih sredstev in posojil je odlična priložnost za spodbujanje javnih in zasebnih naložb. V okviru prvega **kombiniranega razpisa IPE**, objavljenega v letu 2017, je bilo zagotovljenih 150 milijonov EUR za vzpostavitev infrastruktur za alternativna goriva na koridorjih osrednjega omrežja TEN-T. Glede na pozitiven odziv na razpis se je Komisija odločila, da **dopolni proračun za dodatnih 350 milijonov EUR** za

³⁵ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_en

Za primere glej SWD(2017) 177 final.

³⁶ Glej zemljevide TENtec na <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

predloge, ki jih je treba predložiti do pomladi 2018, pri čemer je predvideno povečanje dodatne naložbe v višini vsaj 1,75 milijarde EUR.

Ta naložba se lahko kombinira z dodatno podporo, zagotovljeno v okviru dolžniškega instrumenta IPE, kjer je na voljo **do 450 milijonov EUR** s prerazporeditvijo neizplačanih prihodkov iz programa **rezerve za nove udeležence (NER300)** v okviru sistema EU za trgovanje z emisijami, za podporo inovativnih projektov na področju obnovljive energije v energetske in prometnem sektorju.

Posledično je s tem akcijskim načrtom na voljo dodatna finančna podpora EU v višini do 800 milijonov EUR iz IPE in NER300 za naložbe v infrastrukturo za alternativna goriva.

Prvi projekti, ki so jih podprli EFSI in IPE, so se nanašali na naložbe v avtobuse za čistejši javni prevoz v Rigi, Las Palmasu, Palmi de Mallorci in departmaju Pas-de-Calais v severni Franciji. V okviru projekta Bulles v departmaju Pas-de-Calais bo zadevno prevozno podjetje preoblikovalo svoj avtobusni vozni park s preusmeritvijo s konvencionalnih goriv na hibridni pogon. Ena linija bo delovala izključno z električnimi avtobusi na vodikov pogon.

Razvoj inovativnih mehanizmov financiranja, kot je program jamstev za zeleni ladijski prevoz (GSGP), ki podpira evropsko pomorsko industrijo s pospeševanjem naložb v trajnostne tehnologije. Njegov namen je zagotoviti jamstva za naložbe v zeleni ladijski prevoz v višini do 3 milijarde EUR. Uporablja se lahko na primer za podporo naložb pri omogočanju uporabe UZP. EIB izvaja program v skladu s posebnimi dogovori s Komisijo. Do danes sta bila sklenjena dva okvirna sporazuma s komercialnima bankama v Franciji in na Nizozemskem.

Krepitev zmogljivosti

Komisija bo še naprej **podpirala krepitev zmogljivosti** javnih organov, podjetij in finančnih institucij. Razširila je svoje programe **tehnične pomoči**, kot sta JASPERS in ELENA³⁷, in dosedanje izkušnje kažejo na pomembnost te oblike krepitve zmogljivosti.

Potrebno je boljše sodelovanje in usklajevanje projektov, da se **ustvari primerna projektna struktura** v omrežju TEN-T in zunaj njega, s posebnim poudarkom na mestnih območjih. Komisija spodbuja javne organe, zasebne akterje ter promocijske in zasebne banke, da izkoristijo obstoječe priložnosti, predvsem v okviru vodilnih ukrepov TEN-T. Zato bo Komisija podprla **platforme za izmenjavo znanja** o infrastrukturah za alternativna goriva, ki bodo povezana z delom Forum za trajnostni promet (STF).

³⁷ JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search> ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>

Ključni ukrepi

- Javne in zasebne zainteresirane strani so vabljene k dokončanju vodilnih ukrepov za infrastrukturo za alternativna goriva v omrežju TEN-T do začetka leta 2018.
- Komisija bo v državah članicah organizirala predstavitvene kampanje z začetkom v novembru 2017 za celovit pregled ambicioznosti nacionalnih okvirov politike in potreb po naložbah za nizko- in brezemisijско mobilnost ter oceno priložnosti, ki jih nudijo različna sredstva EU in finančni instrumenti.
- Javni organi naj skupaj z industrijo pospešijo uvedbo vozil na alternativna goriva in infrastrukture v omrežju TEN-T, vključno z vsemi urbanimi vozlišči, s ciljem pokritosti do leta 2025 in z vidnimi vplivi ukrepov do leta 2020. To bo vključeno v naslednje delovne načrte TEN-T.
- Proizvajalce, upravljavce infrastrukture in javne organe se spodbuja, da izkoristijo priložnosti za združene projekte in inovativno financiranje.
- Komisija bo finančno podporo povečala za največ **800 milijonov EUR** z: (i) dopolnitvijo drugega kombiniranega razpisa IPE za 350 milijonov EUR za predloge, predložene do pomladi 2018; (ii) omogočanjem hitrega uvajanja neporabljenih prihodkov NER300 s pomočjo dolžniških instrumentov InnovFin in IPE.

3.3. Omogočanje ukrepov v mestnih območjih

Številna evropska mesta in regije so **vodilne pri prehodu na nizko- in brezemisijско mobilnost**. Pomemben del javnih naročil izvajajo občinski in lokalni organi. A tudi mesta se soočajo z **edinstvenimi izzivi**. Prostorske omejitve pomenijo, da je treba infrastrukturo za alternativna goriva uskladiti z infrastrukturnimi potrebami drugih načinov prevoza. Ni mogoče, da bi vsi uporabniki električna vozila polnili doma. Zato je treba poiskati rešitve za stanovanjske in nestanovanjske stavbe oziroma kombinirati naprave za polnjenje z drugo infrastrukturo (npr. drogi za svetilke). Prav tako je treba oceniti vplive infrastrukture za počasno in hitro polnjenje na omrežje.

Potrebna je celovita analiza potreb in načrtovanje političnih, finančnih in informacijskih vzvodov na ravni mest. Številna mesta so izvedla **načrte za trajnostno mobilnost v mestih**. Koncept je dokazal svojo vrednost s povezovanjem različnih javnih in zasebnih zainteresiranih strani v okviru načrtovanja mobilnosti v mestih. Komisija se zavzema za sodelovanje z mesti pri prilagoditvi njihovih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih. Prav tako bo poskušala ponovno premisliti o celotnem konceptu načrta za trajnostno mobilnost v mestih, da bi odražal alternativna goriva in infrastrukturne potrebe, in razpravljati o izkušnjah z zainteresiranimi stranmi na naslednjem forumu o načrtu za trajnostno mobilnost v mestih 2018.

Ta akcijski načrt nadalje opredeljuje naslednje ukrepe:

- Lokalni in regionalni javni organi bi morali vedno bolj izkoriščati **možnosti sofinanciranja v okviru KS in ESRR za trajnostno mobilnost v mestih**, kjer je to izvedljivo. Projekti o alternativnih gorivih in infrastrukturi ponujajo pomembne koristi v smislu hitre realizacije na trgu in takojšnjega vpliva na lokalno kakovost zraka.

- **Informacije o shemah za predpise o dostopu v mestih** morajo biti **bolj pregledne**. To vključuje digitalne rešitve, kot so aplikacije, za državljane in podjetja. Komisija bo še naprej pozorno spremljala razmere.
- Infrastruktura za polnjenje v mestih mora biti na voljo za **vse vrste vozil**, vključno z rešitvami za vozne parke vozil v souporabi, za električna kolesa in motorna dvokolesa.
- Lokalni in regionalni organi v okviru **konvencije županov za podnebne spremembe in energijo** si morajo prizadevati, da v svoje načrte za trajnostno energijo in podnebje vključijo ukrepe, namenjene zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, ki nastajajo v prometu, in zagotovijo 19-odstotno ocenjeno skupno zmanjšanje emisij CO₂ do leta 2020.
- Evropski parlament in Svet trenutno proučujeta predlog Komisije za pregled direktive o energijski učinkovitosti stavb. Ambiciozne zahteve za **napeljavo kabelskih vodov in polnilna mesta v nestanovanjskih in stanovanjskih stavbah**, določene v tem besedilu, naj bi spodbudile vzpostavitev v večjem obsegu v primerjavi s trenutnim stanjem.
- Komisija bo še naprej olajševala izmenjavo informacij na ključnih forumih, kot sta **Forum CIVITAS** in **evropsko partnerstvo za inovacije za pametna mesta**³⁸, da bi spodbudila celostne pristope k čistemu prometu in energiji.
- Komisija proučuje priložnosti za **spodbujanje rešitev za vozne parke** za alternativna goriva v mestnih območjih, vključno s financiranjem mestnih projektov s poudarkom na alternativnih gorivih v okviru inovacijskega dela kombiniranega razpisa IPE.

Ključni ukrepi

- Komisija bo naslednji letni forum o načrtu za trajnostno mobilnost v mestih izkoristila za sodelovanje z javnimi organi na področju prilagoditve načrtov za trajnostno mobilnost v mestih do pomladi 2018.
- Do konca leta 2017 bo prav tako proučila in prilagodila, kjer je to izvedljivo, financiranje za alternativna goriva v urbanih vozliščih, tudi za rešitve za vozne parke.

3.4. Povečano sprejemanje s strani potrošnikov

Uveljavljanje nizkoemisijske mobilnosti je v veliki meri odvisno od njenega sprejemanja s strani potrošnikov, kar je olajšano z nemotenim dostopom do infrastrukture in njeno cenovno dostopnostjo. Zato je ključna zahteva, da se potrošnikom omogoči **nemoteno doživljanje mobilnosti**, kot so tega vajeni pri vozilih na konvencionalno gorivo.

Zato je potrebno **tesnejše sodelovanje med javnimi in zasebnimi akterji**. To se nanaša na dostop do pravočasnih in zanesljivih informacij o lokaciji in razpoložljivosti polnilnih ali oskrbovalnih mest. Velik vpliv bodo imele tudi nemotene interoperabilne plačilne

³⁸ Glej <http://civitas.eu/> in <http://beta.eu-smartcities.eu/>

storitve. Vendar takšne storitve še zdaleč ne predstavljajo realnega stanja v EU in včasih tudi ne znotraj posameznih držav članic. Potreben je predvsem napredek na področju storitev e-mobilnosti, za katere se uvaža vse večje število polnilnih mest.

Na koncu morajo biti **vsi deli potrebne infrastrukture digitalno povezani** (tj. na daljavo in v realnem času za polnilne postaje). To ne bo omogočilo le spremljanja samega polnilnega mesta, ampak tudi številne možnosti polnjenja z uporabo pametnih telefonov, kakor tudi (prihodnje) storitve z dodano vrednostjo (npr. rezervacije), ki lahko ustvarijo poslovni primer za vlagatelje in upravljavce infrastrukture.

Številne zahteve za **dostop do podatkov, njihovo izmenjavo in ponovno uporabo** so že bile dogovorjene v okviru izvajanja direktive o inteligentnih prometnih sistemih (ITS)³⁹ in njenih nadaljnjih delegiranih uredb, pri čemer morajo biti obstoječe informacije o lokaciji in razpoložljivosti polnilnih postaj zagotovljene prek nacionalnih dostopnih točk. Države članice, organi, pristojni za ceste, in ponudniki storitev morajo zdaj zagotoviti, da so ustrezne delegirane uredbe⁴⁰ v skladu z direktivo o ITS hitro izvedene. Vendar, v številnih primerih **podatki še vedno niso na voljo** in bi jih bilo treba zbrati in obdelati v državah članicah. Obravnava teh pomanjkljivosti mora predstavljati prednostno nalogo organov držav članic.

A za vzpostavitev odprtega in konkurenčnega trga, ki zagotavlja najboljše možne rezultate za potrošnike, je potreben **širši nabor industrijsko podprtih standardov, podatkovnih formatov in komunikacijskih protokolov**. Javni in zasebni akterji na trgu so v zvezi s tem dosegli napredek na forumu za trajnostni promet, pri čemer je bil sklenjen Memorandum o soglasju (MOS), ki vsebuje pomembna priporočila za interoperabilne plačilne storitve.

Ta vključujejo naslednje:

- Za zagotovitev interoperabilnosti storitev e-mobilnosti po vsej EU se zahteva enotna **opredelitev akterjev na področju e-mobilnosti**⁴¹. Zato je treba vzpostaviti postopek registracije na podlagi mednarodnih standardov na ravni EU. Ta bo zahteval, da države članice imenujejo organ, pristojen za registracijo edinstvenih identifikacijskih oznak za e-mobilnost. Komisija bo razmislila, kateri mehanizem (npr. IPE) je primeren za pomoč pri vzpostavitvi tega postopka. Zagotovila bo podporo za zbiranje manjkajočih informacij, ki se nanašajo na izvajanje zgoraj omenjenih delegiranih uredb. Prav tako bi lahko proučila potrebo po podpori razvoja različnih rešitev glede gostovanja.
- Potrošniki potrebujejo **nemotene, interoperabilne plačilne storitve na področju e-mobilnosti, ki morajo temeljiti na standardih, ki so odprti** in brez pravic intelektualne lastnine in licenčin. Komisija bo pozorno spremljala razvoj na tem področju. Pred koncem leta 2017 bo začela javno posvetovanje o tej temi. Če

³⁹ Direktiva 2010/40/EU.

⁴⁰ Delegirana uredba Komisije (EU) 2015/962 z dne 18. decembra 2014 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (Besedilo velja za EGP), UL L 157, 23.6.2015. Delegirana uredba Komisije (EU) .../... z dne 31. maja 2017 o dopolnitvi Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU.

⁴¹ Npr. polnilna mesta, zbirke polnilnih mest in računi končnih uporabnikov na področju e-mobilnosti.

prevlada razdrobljenost plačilnih storitev, bo razmislila o zakonodajnem pristopu za zagotovitev interoperabilnosti storitev.

- **Predvidljivost stroškov** je pomemben dejavnik. To pomeni dostop do preglednih, enostavno razumljivih in pravočasnih informacij o cenah. Pristojbine za gostovanje morajo biti razumne in omejene. Komisija pričakuje, da bodo, poleg delovanja prek centraliziranega središča za omogočitev gostovanja, konkurenčni mehanizmi (npr. verige blokov) trgu omogočili razvoj najboljšega možnega izida. Komisija bo pozorno spremljala razvoj trga, zlasti dostop do informacij o cenah in pristojbin za gostovanje, ter pregledala stanje na letni konferenci o čistem prometu in infrastrukturi za alternativna goriva, ki bo konec jeseni 2018.

Komisija bo še naprej zbirala prispevke strokovnjakov in olajševala izmenjavo.

Komisija z državami članicami sodeluje tudi v zvezi z **metodologijo, ki potrošnikom omogoča, da primerjajo cene** konvencionalnih in alternativnih goriv v skupni enoti, kar omogoča oceno skupnih stroškov lastništva različnih vrst vozil. Države članice bo tudi podprla pri zagotavljanju teh informacij prek digitalnih orodij.

Nedavno vrednotenje Direktive 1999/94/ES⁴² o označevanju avtomobilov, katere namen je izboljšati informacije o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom, je poudarilo pomanjkanje posebnih zahtev za vozila na alternativna goriva, vprašanje, ki zahteva dodatno pozornost.

Komisija bo prav tako podprla države članice pri zbiranju podatkov v zvezi z lokacijo in razpoložljivostjo postaj za alternativna goriva⁴³. Ti podatki bodo nato morali biti dostopni na nacionalnih dostopnih točkah, navedenih v Direktivi 2010/40/EU.

Ključni ukrepi

- Države članice bi morale imenovati organe za registracijo edinstvenih identifikacijskih oznak za e-mobilnost. Komisija bo razmislila o povezanem mehanizmu podpore.
- Komisija bo še v letu 2017 začela javno posvetovanje o nemotenih interoperabilnih storitvah, s poudarkom na e-mobilnosti, in bo pozorno spremljala razvoj trga v zvezi z določanjem cen za polnjenje električnih vozil.
- Komisija bo v letu 2018 sprejela izvedbeni akt o primerjavi cen goriva, katerega izvajanje bo dodatno podprto s podpornimi ukrepi.

3.5. Vključevanje električnih vozil v elektroenergetski sistem

Široka uporaba električnih vozil bo vplivala na povečanje **povpraševanja** po električni energiji v **elektroenergetskem omrežju**, ki je v določenih delih dneva že omejeno. Da bi se izognili nepotrebnim stroškom in zamudam pri uporabi električnih vozil zaradi dragih

⁴² Direktiva 1999/94/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. decembra 1999 o informacijah o ekonomičnosti porabe goriva in emisijah CO₂, ki so na voljo potrošnikom v zvezi s trženjem novih osebnih vozil.

⁴³ Tudi na podlagi dela, izvedenega v okviru opazovalnega urada za alternativna goriva.

in dolgotrajnih naložb v nadgradnjo elektroenergetske infrastrukture, je treba (počasno) polnjenje vozil večinoma izvajati, ko omrežja niso omejena in ko se proizvaja dovolj električne energije.

Vedno večja digitalizacija infrastrukture že omogoča **pametno upravljanje omrežja** in s tem upravljanje polnilnih mest. To omogoča „pametno polnjenje“: polnjenje v najbolj primernem času za elektroenergetsko omrežje in z najnižjimi stroški za potrošnike. V prihodnosti se bodo akumulatorji iz električnih vozil uporabljali tudi za operacije elektroenergetskega sistema (vozilo-omrežje) s prispevanjem k uravnoteženju elektroenergetskega omrežja na stroškovno učinkovit način. Prihodki od teh storitev za omrežne operaterje bi se lahko uporabili za refinanciranje stroškov naložb za infrastrukturo, zlasti za polnjenje na delovnem mestu.

Komisija v svojem predlogu direktive o **skupnih pravilih za notranji trg električne energije** (prenovitev)⁴⁴, ki temelji na določbah **direktive o energetske učinkovitosti**⁴⁵, predlaga skladen okvir za odziv na povpraševanje, ki omogoča pametno polnjenje, zagotavlja spodbude za potrošnike, da izvajajo polnjenje v času manjše obremenjenosti omrežja, in operaterjem distribucijskih sistemov omogoča dejavno upravljanje omrežja. Hiter dogovor v zvezi s predlagano prenovljeno direktivo in njen pravilen prenos bo zato predpogoj za pametno polnjenje in končno za obsežno uporabo električnih vozil.

Uporabo naprav in **tehnologij za shranjevanje energije** (npr. sekundarna uporaba akumulatorjev vozil v stavbnih fondih ter vodik, proizveden iz obnovljivih virov energije) bi bilo treba izraziteje spodbujati kot ključni pogoj, ki omogoča brezemisijско mobilnost.

Potrebna je preglednost cen, da bi se izognili nepotrebnemu povišanju stroškov in cen (električne energije) zaradi posodobitve električnih vozil, tudi za gospodinjstva z nižjimi prihodki.

⁴⁴ COM(2016) 864 final z dne 30. novembra 2016.

⁴⁵ COM 2012/27/EU.

Ključni ukrepi

- Države članice bi morale v celoti zagotoviti odziv na povpraševanje s hitrim prenosom zadevnih določb direktive o energetske učinkovitosti in s tem povezane zasnove trga z električno energijo ter s tem sprejeti zakonodajni okvir, ki zagotavlja podporo za odziv na povpraševanje in pametno polnjenje.
- Države članice bi morale spodbujati vzpostavitev polnilnih mest in napeljavo kabelskih vodov na parkirnih mestih v stanovanjskih in nestanovanjskih stavbah.
- Države članice bi morale zagotoviti uvedbo tehnologij, ki omogočajo pametno polnjenje, kot so pametni števeci, ter uporabo že sprejetih in prihodnjih standardov za pametno polnjenje električnih vozil (npr. ISO 15118 in IEC 63110).
- Potrebe, povezane z elektromobilnostjo, bodo upoštevane v okviru načrtovanja programov Obzorja 2020, kakor tudi v okviru procesa strateškega načrta za energetske tehnologije (načrt SET) in drugih forumov zainteresiranih strani.
- Forum za trajnostni promet bo nadalje razvil potrebna priporočila za olajšanje učinkovitega izvajanja povezovanja med polnilnimi postajami in elektroenergetskim omrežjem ter zagotovitev interoperabilnosti po vsej EU.

3.6. Porajajoča se vprašanja

Povečati je treba **uporabo trajnostnega biometana za mešanje z zemeljskim plinom ali njegovo nadomestitev** v vozilih na zemeljski plin z namenom krepitev trajnosti vozil na zemeljski plin. Proizvajalci in operaterji bi se za zagotovitev tržne zanesljivosti lahko dogovorili o ambicioznih ciljih glede kombiniranja.

Poleg spodbujanja oskrbe mirujočih letal z električno energijo na letališčih v okviru nacionalnih okvirov politike v skladu z Direktivo 2014/94/EU je treba nadalje razviti uporabo **alternativnih goriv v letalstvu**. Poudarek mora biti na nadomestnih biogorivih, pri katerih sta uporaba in proizvodna zmogljivost še vedno omejeni, dolgoročno pa tudi na brezogljicnih pogonskih tehnologijah. Bistvenega pomena so tudi večstranski ukrepi na tem področju. Prizadevanja Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) pri nadaljnji uskladitvi ICAO ter pravil in standardov EU na področju trajnosti goriv bodo pomagala ustvariti boljše tržne pogoje.

Komisija bo spodbudila nadaljnja prizadevanja za povečanje uporabe alternativnih goriv, kot so vodik ali druga obnovljiva goriva skupaj z gorivnimi celicami, da se razširi razpon čistih **pogonskih tehnologij na področju železnic**. Obstajajo tudi sinergije med vodikom in UZP v vodnem sektorju, poleg naprednih biogoriv kot nadomestnih rešitev v tem sektorju.

4. ZAKLJUČEK

Z veljavnim Pariškim sporazumom o podnebnih spremembah **je treba pospešiti prehod na sodobno in nizkoogljično gospodarstvo**. Junija 2017 je Evropski svet Pariški sporazum potrdil kot „ključni element za posodobitev evropske industrije in gospodarstva“.

Spodbuja vse bolj **intenzivno svetovno konkurenco** za tržne deleže, tehnologijo in znanje, ki bodo zagotovili nizkoogljične inovacije prihodnosti. To ni čas za popustitev naporov.

Ta akcijski načrt navaja številne podporne ukrepe pri pospešenem uvajanju infrastrukture za alternativna goriva v EU. Predstavljajo del **paketa politike mobilnosti za skupno obravnavo vozil, infrastruktur, elektroenergetskega omrežja in storitev za uporabnike**. Do leta 2025 bi morala EU dokončati hrbtenično infrastrukturo za polnjenje in dovod goriva, ki zagotavlja popolno pokritost koridorjev osrednjega omrežja TEN-T.

Evropa si ne more več privoščiti raznolikih infrastrukturnih rešitev za alternativna goriva, zaradi česar obstaja tveganje, da bi bile nekatere regije in potrošniki zapostavljeni. Ocena nacionalnih okvirov politike v okviru direktive o infrastrukturi za alternativna goriva kaže, da se lahko iz pozitivnih izkušenj nekaterih držav članic veliko naučimo. Zdaj je za okrepljeno izvajanje ukrepov na tem področju potrebno **resno čezmejno in medsektorsko sodelovanje vseh javnih in zasebnih zainteresiranih strani**. Vezanost tehnologij in trgov na določene ponudnike je treba preprečiti. Za rast trgov morajo biti infrastrukture za alternativna goriva in njihove storitve odprte, pregledne in interoperabilne. Uporabniki morajo imeti možnost nemoteno in enostavno uporabljati celotno prometno omrežje.

Komisija je pripravljena podpreti ta proces s pomočjo nezakonodajnih in zakonodajnih ukrepov, kot je navedeno v tem akcijskem načrtu. Tako bo evropski prometni sektor močnejši in bolj konkurenčen ter bo vodil boj proti podnebnim spremembam, ne da bi pri tem prezrl potrošnike ali regije.