

Czwartek, 25 października 2018 r.

P8\_TA(2018)0438

## **Uruchomienie infrastruktury paliw alternatywnych w Unii Europejskiej: czas na działanie!**

### **Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018 r. w sprawie uruchomienia infrastruktury paliw alternatywnych w Unii Europejskiej: czas na działanie! (2018/2023(INI))**

(2020/C 345/15)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 listopada 2017 r. pt. „W kierunku jak najpowszechniejszego wykorzystania paliw alternatywnych – plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych przyjęty na podstawie art. 10 ust. 6 dyrektywy 2014/94/UE, uwzględniający ocenę krajowych ram polityki na podstawie art. 10 ust. 2 dyrektywy 2014/94/UE” (COM(2017)0652),
  - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając porozumienie paryskie, decyzję 1/CP.21, 21. konferencję stron (COP 21) UNFCCC oraz 11. konferencję stron służącą jako spotkanie stron protokołu z Kioto (CMP 11), które odbyły się w Paryżu (Francja) w dniach 30 listopada – 11 grudnia 2015 r.,
  - uwzględniając wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów lekkich oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona) (COM(2017)0676),
  - uwzględniając Międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa statków stosujących paliwo gazowe lub inne paliwa o niskiej temperaturze zapłonu (kodeks IGF) wraz z proponowanymi zmianami mającymi na celu wprowadzenie obowiązku stosowania kodeksu na mocy Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS), który to kodeks stanowi odpowiedź na wyzwania związane z przyjęciem paliw alternatywnych na szczeblu regulacyjnym w sektorze żeglugi morskiej oraz ma na celu zminimalizowanie ryzyka dla statków, ich załóg i środowiska naturalnego, a także uwzględniając charakter tych paliw,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 19 kwietnia 2018 r.,
  - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jak również Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (A8-0297/2018),
- A. mając na uwadze, że mobilność jest podstawową potrzebą i trzonem naszych społeczeństw i gospodarek oraz że powinna być ona ekologicznie czysta, zrównoważona, niezawodna, przystępna i bezpieczna pod każdym względem; mając na uwadze, że w tym kontekście technologie czyste ekologicznie oferują ogromne możliwości i korzyści dla społeczeństwa, wywierając znaczny wpływ na zdrowie i środowisko, a także na przemysł motoryzacyjny, dostawców energii, przedsiębiorstwa użyteczności publicznej i operatorów sieci;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5.

Czwartek, 25 października 2018 r.

- B. mając na uwadze, że państwa członkowskie przyjęły krajowe ramy polityki, poddane ocenie Komisji w jej niedawnym komunikacie COM(2017)0652, w którym zauważono, że cele i realizacja infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych różnią się w poszczególnych państwach członkowskich, jako że tylko 8 z 25 państw członkowskich całkowicie spełnia wymogi dotyczące krajowych ram polityki określone w dyrektywie 2014/94/UE<sup>(1)</sup>, oraz że dwa państwa członkowskie nie notyfikowały krajowych ram polityki do dnia 16 listopada 2016 r., czego wymaga art. 3 dyrektywy 2014/94/UE;
- C. mając na uwadze, że dekarbonizacja transportu poprawi jakość powietrza i zwiększy bezpieczeństwo energetyczne Europy oraz jej niezależność od energii i paliw kopalnych pochodzących z importu i będzie w związku z tym wymagać szybkiej i znaczącej zmiany rodzaju wykorzystywanej energii, paliw i mechanizmów napędowych, jak również zwiększenia efektywności energetycznej przez wykorzystanie najefektywniejszych i najbardziej zaawansowanych technologii, przejście na transport multimodalny oraz zmianę zachowania związanego z mobilnością;
- D. mając na uwadze, że transport jest jedynym dużym sektorem gospodarki w Unii Europejskiej, w którym emisje gazów cieplarnianych wzrosły od 1990 r.; mając na uwadze, że sektor ten odpowiada za 23 % emisji CO<sub>2</sub>, a odsetek ten ciągle rośnie; mając na uwadze, że transport drogowy odpowiada za prawie 75 % całej energii wykorzystywanej w transporcie oraz jest źródłem prawie 73 % emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu; mając na uwadze, że obserwuje się stały wzrost ruchu związany ze wzrostem przemieszczania i ilości towarów transportowanych w UE oraz zwiększoną mobilnością ludzi; mając na uwadze, że wzrost ten, zgodnie z przewidywaniami na 2030 r., będzie miał wpływ na zmianę klimatu, jakość powietrza i zużycie energii, a także na infrastrukturę; mając na uwadze, że obniżenie emisyjności transportu drogowego poprzez zastosowanie zrównoważonych paliw alternatywnych będzie wymagać elastycznego podejścia, co oznacza, że różne alternatywne paliwa mogą być potrzebne w różnych segmentach rynku samochodowego;
- E. mając na uwadze, że żegluga ma związek z 80 % wolumenu światowego handlu i opowiada za 3 % globalnej emisji gazów cieplarnianych, przyczyniając się do zanieczyszczenia powietrza w pobliżu obszarów przybrzeżnych i portów; mając na uwadze, że w obliczu znacznego wkładu żeglugi w światowy rynek transportowy stopniowe przyjmowanie paliw alternatywnych w żegludze będzie miało znaczący pozytywny wpływ na środowisko;
- F. mając na uwadze, że w celu utrzymania wzrostu globalnej temperatury na poziomie znacznie niższym niż 2 °C, przy jednoczesnym dążeniu do osiągnięcia celu wynoszącego 1,5 °C zgodnie z postanowieniami porozumienia paryskiego, transport drogowy musi być w pełni zdekarbonizowany, tak aby najpóźniej do 2050 r. osiągnąć neutralność emisyjną; mając na uwadze, że przechodzenie na alternatywne paliwa może przyczynić się do osiągnięcia tego celu, jednak w najbliższej przyszłości konieczne będzie stosowanie paliw konwencjonalnych do czasu, aż zapotrzebowanie na paliwa w całości pokryją paliwa alternatywne;
- G. mając na uwadze, że przechodzenie na zrównoważone alternatywne paliwa i mechanizmy napędowe z uwzględnieniem pełnego cyklu życia pojazdu jest najlepszym środkiem dekarbonizacji obecnej i przyszłej floty pojazdów; mając na uwadze, że ogólny efekt będzie jeszcze lepszy w połączeniu ze wzrostem efektywności pojazdów, korzystania z transportu publicznego i rowerów, rozwojem współdzielonej mobilności oraz poprawą ogólnej efektywności systemów transportu dzięki zastosowaniu współpracujących inteligentnych systemów transportowych i technologii cyfryzacji; mając na uwadze, że urbanistyka i planowanie przestrzenne mogą wspierać i uzupełniać wysiłki technologiczne oraz wspomagać rozwój infrastruktury ładowania pojazdów i tankowania; mając na uwadze, że promowanie paliw alternatywnych może w istotny sposób przyczynić się do poprawy jakości powietrza w miastach;
- H. mając na uwadze, że niekorzystne ceny pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w porównaniu ze zwykłymi pojazdami napędzanymi silnikiem spalinowym oraz brak rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów i tankowania stanowią nadal jedną z głównych barier dla klientów podejmujących decyzję o zakupie; mając na uwadze, że w tym kontekście premie dla kupujących, zwolnienia z podatku i zachęty niefinansowe okazały się czynnikiem przyspieszającym wprowadzenie na rynek różnych paliw alternatywnych oraz powinny odzwierciedlać wyniki tych paliw w zakresie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń;
- I. mając na uwadze, że przechodzenie na alternatywne paliwa i mechanizmy napędowe stanowi dla konkurencyjnego przemysłu europejskiego szansę na potwierdzenie wiodącej pozycji technologicznej i zachętę do badań; mając na uwadze, że takie przechodzenie jest kluczowe dla osiągnięcia konkurencyjności pod względem wiedzy, technologii i udziału w rynku;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

**Czwartek, 25 października 2018 r.**

- J. mając na uwadze, że można mieć nadzieję, iż w wersji przekształconej rozporządzenia w sprawie norm emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych określi się ambitne cele w zakresie ograniczenia emisji oraz wprowadzi się zachęty do użytkowania pojazdów o niskiej i zerowej emisji spalin, przy jednoczesnym zachowaniu podejścia neutralnego pod względem technologicznym, tym samym torując drogę do dekarbonizacji europejskiej floty pojazdów, co będzie wymagać rozwoju odpowiedniej sieci infrastruktury paliw alternatywnych; mając na uwadze, że przegląd dyrektywy w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego uzupełnia dyrektywę w sprawie paliw alternatywnych, gwarantując dostawcom popyt i zwiększając upowszechnianie ekologicznie czystych pojazdów;
- K. mając na uwadze, że 94 % europejskiego sektora transportu uzależnione jest od ropy, przy czym 90 % tej ropy musi być importowane, w tym także z kilku krajów niestabilnych politycznie;
- L. mając na uwadze, że zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE paliwa alternatywne nadal obejmują paliwa pochodzenia kopalnego, co stoi w sprzeczności z celem w zakresie dekarbonizacji i wycofywania paliw kopalnych; mając na uwadze, że pierwszeństwo należy nadać rozwiązaniom o niskiej i zerowej emisji spalin, uwzględniającym pełen cykl życia pojazdów; mając jednak na uwadze, że w przypadku pojazdów ciężarowych oraz w sektorze żeglugi morskiej LNG i CNG mogą w krótkim i średnim stopniu przyczynić się do poprawy jakości powietrza, w szczególności w odniesieniu do portów i linii brzegowej;
- M. mając na uwadze, że sektory energetyczny i transportowy muszą być ze sobą ściślej powiązane, aby umożliwić głęboką dekarbonizację w zakresie mobilności; mając na uwadze, że nośniki energii jak energia elektryczna i wodór pozwalają na mobilność o zerowej emisji przy jednoczesnej integracji odnawialnych źródeł energii (OZE); mając na uwadze, że ponieważ sektor energetyczny stopniowo przechodzi na korzystanie wyłącznie z OZE, należy zapewnić magazynowanie nadwyżek energii w okresach niskiego zapotrzebowania; mając na uwadze, że bateryjne samochody elektryczne (BEV) i pojazdy elektryczne napędzane ogniwami paliwowymi (FCEV) mogą przyczynić się do osiągnięcia tego celu; mając na uwadze, że niskoemisyjne nośniki energii będą stanowić pośredni etap przejścia na mobilność zeroemisyjną; mając na uwadze, że neutralność technologiczna powinna stanowić punkt wyjścia dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;
- N. mając na uwadze, że niemal wszystkie ogniwa litowo-jonowe, będące kluczowym elementem baterii do pojazdów elektrycznych, są produkowane poza Unią Europejską, głównie w Azji;
- O. mając na uwadze, że inteligentne, solidne sieci elektroenergetyczne, lepsza integracja sieci elektroenergetycznych i gazowych dzięki technologii przetwarzania energii elektrycznej w gaz, dostęp do sieci dla dostawców usług ładowania i prywatnych punktów ładowania oraz wprowadzenie punktów doładowania ogni wodorowych mają istotne znaczenie dla elektromobilności; mając na uwadze, że inteligentne i sterowane ładowanie BEV i FCEV może pomóc w zrównoważeniu sieci, niemniej nadal brakuje odpowiednich ram regulacyjnych, podatkowych i technicznych;
- P. mając na uwadze, że sieci TEN-T są głównymi sieciami transportowymi w Unii Europejskiej; mając na uwadze, że skupienie się na rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i dążenie do osiągnięcia celu ustanowionego w komunikacie, by zapewnić do 2025 r. pełne pokrycie korytarzy sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) punktami ładowania, powinny być istotnym priorytetem; mając na uwadze, że cel ten powinien być dodatkowo uzupełniony o rozmieszczenie infrastruktury paliw alternatywnych zarówno w kompleksowej sieci TEN-T, jak i na obszarach miejskich, wiejskich i słabo zaludnionych, z uwzględnieniem ograniczeń strukturalnych i ekonomicznych, w celu osiągnięcia zrównoważonego zasięgu;
1. z zadowoleniem przyjmuje wspomniany komunikat Komisji w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych; podkreśla, że niezbędna jest dalsza koordynacja i współpraca na szczeblu UE, aby umożliwić dekarbonizację sektora transportu do 2050 r. oraz podkreśla możliwości dla przemysłu, technologii i zatrudnienia, jakie oferuje rozwijanie paliw alternatywnych i odpowiadającej im infrastruktury;

**Wzmoczenie wysiłków**

2. zwraca się jednak do Komisji o przeprowadzenie zmiany dyrektywy 2014/94/UE przy jednoczesnym utrzymaniu obecnej definicji paliw alternatywnych zawartej w art. 2, oraz skupienie się na jej właściwym wdrożeniu, biorąc pod uwagę, że dotychczas w pełni wdrożyło ją jedynie osiem z 25 państw członkowskich, w celu wypełnienia luk w infrastrukturze paliw alternatywnych w całej Unii Europejskiej; podkreśla potrzebę zwiększenia wykorzystywania paliw alternatywnych i stworzenia stabilnego otoczenia dla inwestycji;

Czwartek, 25 października 2018 r.

3. zauważa, że dokonana przez Komisję ocena krajowych planów ramowych wykazała różnice w poziomie starań, ambicji i dostępnych środków finansowych w poszczególnych państwach członkowskich oraz że zakres wdrożenia paliw alternatywnych jest daleki od powszechnego i równomiernie rozłożonego; wzywa w związku z tym Komisję do przeprowadzenia szczegółowej oceny projektów i poziomów ambicji dotyczących krajowych planów ramowych w celu zaproponowania w razie potrzeby dodatkowych środków oraz wspierania państw członkowskich za pomocą przykładów najlepszych praktyk; zwraca się do Komisji o zastąpienie systemu krajowych planów ramowych bardziej skutecznymi instrumentami, w tym konkretnymi, wiążącymi i egzekwowalnymi celami, aby określić kryteria zrównoważonego rozwoju; sugeruje, aby Komisja wzięła pod uwagę prognozowany i rzeczywisty poziom upowszechnienia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i postęp technologiczny w tym zakresie, pozwoliła państwom członkowskim na elastyczność w określaniu sposobu osiągnięcia celów oraz by nadal dążyła do celu w zakresie wprowadzenia transeuropejskiej sieci infrastruktury dla wszystkich paliw alternatywnych, która będzie dostępna, kompatybilna i interoperacyjna;
4. apeluje o uwzględnienie prognoz dotyczących zwiększenia do 2030 r. liczby przewozów i ilości transportowanych towarów, aby odpowiednio zaprojektować i wyposażyć nową infrastrukturę; podkreśla znaczenie obecnych i spodziewanych postępów technologicznych w dziedzinach baterii, wodoru czy też magazynowania energii oraz podkreśla konieczność uwzględniania tych postępów przy dokonywaniu strategicznych wyborów w przyszłości; podkreśla, że nowa infrastruktura musi być jednocześnie dostosowana do tych zmian ilościowych i technologicznych; podkreśla, tytułem przykładu, że masowy wzrost liczby pojazdów elektrycznych połączony ze zwiększeniem zasięgu tych pojazdów do 400 km wpłynie na gęstość rozmieszczenia sieci punktów ładowania, a także na rodzaj niezbędnych urządzeń umożliwiających ładowanie;
5. proponuje przeprowadzenie rocznej oceny statusu wdrożenia w państwach członkowskich oraz rozszerzenie zakresu dyrektywy w taki sposób, aby oprócz wprowadzenia wzdłuż sieci bazowej TEN-T obejmował on także sieć kompleksową TEN-T, węzły miejskie i regionalne oraz obszary, które osiągnęły „wysoki” poziom europejskiego wskaźnika jakości powietrza (EAQI) w ciągu ponad 35 dni w roku, i o gęstości zaludnienia sześciokrotnie wyższej od średniej UE, w celu dotarcia do szerokiego zasięgu pod względem geograficznym, a także w celu uwzględnienia infrastruktury dla publicznych flot pojazdów; wzywa Komisję do rozszerzenia zakresu instrumentu „Łącząc Europę” w tym kontekście i do zwiększenia jego finansowania;
6. wspiera elektryfikację dróg umożliwiającą ładowanie pojazdów elektrycznych w czasie jazdy; apeluje o szersze działania na rzecz rozwoju w tym zakresie, przynajmniej wzdłuż dróg bazowych i kompleksowych sieci TEN-T; uważa, że zelektryfikowane drogi mogłyby stanowić rozwiązanie umożliwiające zmniejszenie rozmiarów baterii, a w konsekwencji obniżenie cen nowych pojazdów;
7. zwraca się do Komisji o stworzenie równych szans dla różnych paliw alternatywnych zapewniających neutralność technologii, w szczególności przy wspieraniu infrastruktury dystrybucji, dzięki czemu infrastruktura wodorowa stanie się obowiązkowa, a wymagania w zakresie jej rozwoju będą takie same jak w przypadku CNG, ale zostaną dostosowane;
8. podkreśla znaczenie zrównoważonego planowania przestrzeni miejskiej, zakładającego przejście od korzystania z transportu prywatnego na wykorzystywanie transportu dzielonego i publicznego, oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie do zwrócenia szczególnej uwagi na wdrożenie infrastruktury paliw alternatywnych na potrzeby usług transportu zbiorowego i publicznego realizowanych takimi środkami transportu jak autobusy, tramwaje, pociągi, wspólne samochody, taksówki, minivany, a także rowery, skutery i motocykle; zachęca do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych na obszarach miejskich i podmiejskich, przyznając pierwszeństwo tym, w których jakość powietrza jest niska;
9. zachęca organy lokalne i regionalne uczestniczące w Światowym Porozumieniu Burmistrzów na rzecz Klimatu i Energii do podjęcia wysiłków w celu włączenia do planów działania na rzecz zrównoważonej energii konkretnych środków służących w szczególności budowie lub uzupełnieniu infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych;
10. wzywa Komisję do uzupełnienia celów dyrektywy 2014/94/UE dotyczących klimatu o dodatkowe działania na rzecz czystego powietrza po przeprowadzeniu oceny adekwatności dyrektyw UE w sprawie jakości powietrza 2004/107/WE<sup>(1)</sup> i 2008/50/WE<sup>(2)</sup>;
11. zwraca uwagę na znaczenie zrównoważonych zamówień publicznych na pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi jako czynnika pobudzającego popyt na paliwa alternatywne i infrastrukturę paliw alternatywnych;

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 23 z 26.1.2005, s. 3.

(<sup>2</sup>) Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1.

Czwartek, 25 października 2018 r.

12. zachęca do zapewnienia źródła zasilania czystą energią w portach lotniczych (do użytku w stacjonujących samolotach oraz urządzeniach ruchomych w portach lotniczych), aby zmniejszyć zużycie ropy naftowej, poprawić jakość powietrza, ograniczyć skutki zmiany klimatu i zmniejszyć zanieczyszczenie hałasem;

#### **Fundusz na rzecz czystej mobilności: finansowanie infrastruktury paliw alternatywnych**

13. z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Komisji na rzecz zapewnienia dodatkowego finansowania początkowego w wysokości 800 mln EUR w celu wsparcia wprowadzenia na rynek infrastruktury paliw alternatywnych; wyraża jednak wątpliwość, czy dźwignia finansowa będzie wystarczająca, biorąc pod uwagę prognozowane zapotrzebowanie na środki w wysokości 5,2 mld EUR do 2020 r. oraz dodatkowe środki na ogólne inwestycje w wysokości 16–22 mld EUR do 2025 r. (1); wzywa Komisję, aby zwiększyła początkowe finansowanie, by wspierać nie tylko tworzenie takiej infrastruktury, lecz także jej eksploatację w fazie nieprzynoszącego dochodów upowszechniania na rynku oraz by skoncentrowała się na potrzebach operatorów transportu publicznego, w tym na wspieraniu infrastruktury, takiej jak warsztaty naprawcze; podkreśla, że konieczne są dodatkowe inwestycje publiczne, a w szczególności inwestycje prywatne;

14. sugeruje, że konieczne inwestycje o szacowanej wartości 25 mld EUR do 2025 r. mogłyby zostać sfinansowane przy udziale Unii Europejskiej wynoszącym ok. 10 %, a ok. 90 % powinno pochodzić z przemysłu, w szczególności od producentów, dostawców, producentów energii i paliw oraz innych zainteresowanych stron; podkreśla, że projekty dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych powinny mieć dostęp do dotacji i pożyczek udzielanych przez instrument „Łącząc Europę”, EBI i w ramach planu inwestycyjnego dla Europy, przy czym zawsze należy zapewnić, aby nie dochodziło do zakłóceń na rynku; wnioskuje o przyznawanie zasobów finansowych z funduszu na podstawie kryteriów dotyczących zrównoważonego rozwoju, wykonalności, neutralności technologicznej, celów w zakresie klimatu, europejskiej wartości dodanej, osiągnięcia celów związanych z wdrożeniem oraz polityki spójności; zachęca, aby Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci, która sprawuje już nadzór nad instrumentem „Łącząc Europę”, została agencją odpowiedzialną w tym zakresie;

15. uważa, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne 2 (EFSI 2) oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF), Fundusz Spójności (FS), Invest UE i Horyzont Europa są odpowiednimi instrumentami wspierania rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz ciągłych inwestycji w badania naukowe i innowacje w celu osiągnięcia lepszego poziomu łączenia sektorów, takich jak transport i energia;

16. wzywa Komisję do dokonania przeglądu dyrektywy 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (2) w sprawie informacji dla konsumentów na temat samochodów; uważa, że ten przegląd powinien mieć na celu znaczną poprawę informacji otrzymywanych przez konsumentów na temat zużycia paliwa oraz emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń, a także umożliwiać osiąganie w rzeczywistych warunkach jazdy wydajności i emisji porównywalnych do wydajności i emisji w technologiach tradycyjnych i napędowych dzięki wykorzystaniu paliw alternatywnych;

17. apeluje do Komisji o opracowanie rozporządzenia w sprawie roamingu w zakresie ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych, przynajmniej w ramach sieci TEN-T;

18. zauważa, że opodatkowanie ma poważny wpływ na konkurencyjność cenową paliw alternatywnych; wzywa zatem państwa członkowskie do przeglądu krajowych ram opodatkowania energii w celu ułatwienia i zachęcenia do wprowadzania na rynek niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw alternatywnych oraz do zlikwidowania obecnych różnic w opodatkowaniu różnych środków transportu, np. energii elektrycznej wykorzystywanej do zasilania statków energią elektryczną pobieraną z lądu w portach i energii wykorzystywanej do generowania paliw alternatywnych, z uwzględnieniem technologii przetwarzania energii elektrycznej w gaz, służącej do magazynowania energii pochodzącej z odnawialnych źródeł energii o nieprzewidywalnej charakterystyce produkcji;

19. zwraca się do Komisji o wsparcie obniżenia emisyjności sektora morskiego i sektora żeglugi przez wyraźne zaangażowanie w innowacje, digitalizację i dostosowanie portów i statków; wzywa Komisję, państwa członkowskie i ich regiony do ustanowienia wspólnego projektu „niebieskich korytarzy LNG dla wysp”, w szczególności dla regionów najbardziej oddalonych; podkreśla, że dostawy energii pobieranej z lądu zarówno w portach śródlądowych, jak i morskich mogą w znacznym stopniu przyczynić się do zmniejszenia emisji hałasu, emisji CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń, przy jednoczesnej poprawie jakości powietrza;

(1) COM(2017)0652

(2) Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Paliwa alternatywne – alternatywna polityka przemysłowa**

20. wyraża ubolewanie, że postęp w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz dostępności pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi jest zbyt powolny, ponieważ w 2017 r. w Europie dostępnych do sprzedaży było jedynie 19 modeli bateryjnych samochodów elektrycznych i 25 modeli pojazdów hybrydowych typu plug-in w porównaniu do ponad 417 modeli pojazdów o silnikach spalinowych, oraz wzywa producentów do wzmoczenia wysiłków w tym zakresie; uznaje potrzebę strategii politycznych zachęcających do użytkowania pojazdów o niskiej i zerowej emisji spalin oraz do rozszerzenia oferty lekkich pojazdów użytkowych i pojazdów ciężkich napędzanych paliwami alternatywnymi, takich jak ambitne normy emisji, które należy osiągnąć w odniesieniu do nowych lekkich pojazdów użytkowych i pojazdów ciężkich do roku 2025 i do roku 2030, w tym silne zachęty do użytkowania pojazdów o zerowej i niskiej emisji spalin; uznaje jednocześnie potrzebę zwiększenia inwestycji publicznych i prywatnych;

21. podkreśla związek między dostępnością pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym, rozwojem infrastruktury paliw alternatywnych i popytem konsumpcyjnym na te technologie; podkreśla w tym względzie, że przechodzenie na alternatywne paliwa i mechanizmy napędowe mogłoby pomóc przemysłowi w rozwoju konkurencyjności w skali globalnej i utrzymaniu wysokiej jakości miejsc pracy w Europie, przy jednoczesnym zaradzeniu niewykorzystanym możliwościom dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego i brakowi inwestycji w zrównoważony transport; podkreśla, że zwiększony poziom upowszechnienia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi obniży koszty produkcji i przyspieszy ograniczanie całkowitego kosztu własności pojazdów;

22. przypomina o znaczeniu funkcjonującego rynku wewnętrznego zapewniającego łatwy dostęp do stacji paliw, interoperacyjność usług płatniczych i standardów technicznych, przejrzyste ustalanie cen paliw i interoperacyjność między serwerami i formatami danych; podkreśla w związku z tym znaczenie aktualnych, łatwo zrozumiałych, dokładnych, dostępnych i przejrzystych informacji dla konsumentów oraz dostępności tych informacji za pomocą otwartej platformy danych; apeluje o rozwijanie stacji zapewniających dostęp do wielu źródeł energii, tak aby nie mnożyć osobnych sieci dystrybucji dla poszczególnych rodzajów źródeł napędu;

23. zauważa, że ładowanie pojazdów elektrycznych najczęściej będzie się odbywało w domu lub w pracy, w połączeniu z ładowaniem w miejscach publicznych i quasi publicznych, takich jak supermarkety, dworce kolejowe czy porty lotnicze; w związku z tym podkreśla, że konieczne jest położenie większego nacisku na rozwiązania w zakresie inteligentnych systemów ładowania, zapewnienie stabilności sieci oraz umożliwienie konsumpcji na potrzeby własne; podkreśla, że w przypadku elektromobilności dalekobieżnej niezbędne są szybkie i bardzo szybkie rozwiązania dotyczące ładowania wzdłuż autostrad, głównych systemów drogowych i węzłów sieci; podkreśla, że otwarty dostęp do punktów ładowania, interoperacyjność technologii i płatności oraz swobodny wybór energii, w tym energii ze źródeł odnawialnych, a także dostawcy to kluczowe czynniki dla funkcjonowania systemu;

24. z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji dotyczącą zrównoważonego europejskiego sojuszu na rzecz baterii (European Battery Alliance) i stanowczo popiera rozwój europejskiej produkcji ogniw akumulatorowych skoncentrowanej na technologii nowej generacji; zwraca się do Komisji o rozszerzenie inicjatywy o inne mechanizmy napędowe, takie jak ogniwa paliwowe, w celu utrzymania wiodącej pozycji technologicznej Europy;

25. wzywa Komisję do oceny wykonalności ocen cyklu życia wszystkich alternatywnych paliw, baterii i układów napędowych w celu trwałego zmniejszenia emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu oraz oceny ich emisji i wpływu na popyt na energię i wodę, użytkowanie gruntów, środowisko i społeczności;

o

o o

26. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.