

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Чиста енергия за транспорта: Европейска стратегия за алтернативните горива“**

COM(2013) 17 final

**и предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива**

COM(2013) 18 final — 2013/0012 COD

(2013/C 271/21)

Докладчик: **г-н ВАСК**

На 24 януари 2013 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

*Съобщение на Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Европейския икономически и социален комитет и до Комитета на регионите – „Чиста енергия за транспорта: Европейска стратегия за алтернативните горива“*

COM(2013) 17 final.

На 5 февруари 2013 г. Европейският парламент и на 8 февруари 2013 г. Съветът решиха, в съответствие с членове 91 и 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

*Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива*

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 30 април 2013 г.

На 490-ата си пленарна сесия, проведена на 22 и 23 май 2013 г. (заседание от 22 май), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 147 гласа „за“, 1 глас „против“ и 5 гласа „въздържал се“.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 ЕИСК приветства пакета „Чиста енергия за транспорта“<sup>(1)</sup> и неговата цел за създаване на условия за масово въвеждане на пазара на чистото задвижване от източници на чиста енергия.

1.2 ЕИСК одобрява възприетия подход за пазарно развитие и минимално покритие с инфраструктура за заряд/зареждане с общи стандарти за създаване на доверие у потребителите и гарантиране на трансгранична мобилност.

1.3 ЕИСК приветства и поставения в предложението акцент върху информирането и доверието на потребителите, за да може да се развие масовият пазар, което е жизненоважна предпоставка за наличието на превозни средства на достъпни цени с алтернативни системи за задвижване.

1.4 ЕИСК приветства приноса за създаването на растеж и заетост, които могат да се очакват в резултат от новите пазарни възможности и повишената конкурентоспособност на европейската промишленост поради развитието на алтернативни горива и необходимата за тях инфраструктура.

1.5 Осъществяването на стратегия за чисти горива не бива да се ограничава до редица вече утвърдени горива, а трябва да се решават и дългосрочни въпроси относно други източници на чиста енергия, бързото и повсеместно развитие в този сектор и необходимостта да се насърчават иновациите и въвеждането на пазара.

1.6 ЕИСК обръща внимание на въпросите, повдигнати в неговото становище относно „Непреки промени в земеползването (НПЗ)/биогорива“ (TEN/502 - CES2363-2012), и особено в параграфи от 1.9 до 1.12, където се изтъкват сложността и дългосрочният характер на тези въпроси, както и необходимостта от постоянна преоценка.

<sup>(1)</sup> Съобщението „Чиста енергия за транспорта: Европейска стратегия за алтернативните горива“ (Съобщението), Предложението за директива за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (Предложението) и придружаващия работен документ на службите на Комисията относно ВПП за корабоплаването (работния документ).

1.7 Поради това ЕИСК смята, че дългосрочните стратегически цели на съобщението би трябвало да намерят по-ясен израз в предложението. Например, в националната рамка за политиката за чисти горива и необходимата за тях инфраструктура, която държавите членки трябва да създадат съгласно предложението, би трябвало да се включат всички енергийни източници като биогоривата, които в съобщението се определят като важни.

1.8 Следователно в предложението би трябвало да се даде определение на икономически и екологически оптимизираната комбинация от горива на равнището на ЕС, на което координирането на националните политики би подобрило развитието и навлизането. В този смисъл трябва да бъдат преразгледани членове 3, 8 и 10, както и Приложение I на предложението.

1.9 ЕИСК изразява съмнение, че може да се осигури публична инфраструктура за зареждане на електрическите превозни средства без публично финансиране, поне за първоначалната фаза, докато броят на електрическите превозни средства достигне равнище, при което инвестицията може да се финансира в разумна степен от таксите за зареждане.

1.10 ЕИСК подчертава, че е необходимо да се гарантира плавен и надежден преход към изменения енергиен микс, както и че е важно да не се забравя потенциалът за подобряване на екологичните показатели на изкопаемите горива.

1.11 ЕИСК обръща внимание на опасността от блокиране на развитието на нови и по-надеждни технически решения за различните видове използване и групи потребители. Пример за тази опасност е сериозният ангажимент към ВПГ за корабоплаването, въпреки че се развиват нови и по-евтини алтернативи. Също така се появяват нови, насочени към потребителите енергийни решения, например за камиони, автобуси и двуколесни превозни средства.

## 2. Въведение: контекст на политиката и представяне на съобщението и предложението

2.1 Целта на водещите инициативи „Европа за ефективно използване на ресурсите“ и „Съюз за иновации“ на стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж е да се преодолеят изменението на климата и недостигът на енергия и ресурси, да се повиши конкурентоспособността и да се повиши енергийната сигурност чрез по-ефикасно използване на ресурсите и енергията. В областта на транспорта с Бялата книга за транспортната политика от 2011 г. беше отправен призив за преодоляване на зависимостта на транспорта от нефтопродуктите и беше определена цел за намаляване с 60 % на емисиите на парникови газове от транспорта до 2050 г. Сред десетте посочени в Бялата книга цели за конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите се говори и за разработване и внедряване на нови и устойчиви горива и системи за задвижване. От инициативите, предложени в Бялата книга, конкретно за постигането на тези цели са предвидени инициатива 24 „Пътна карта на технологиите“ и инициатива 26 „Нормативна рамка за новаторски транспорт“. Тези въпроси са разгледани изцяло или отчасти в съобщението и предложението за директива.

2.2 В редица свои становища ЕИСК отправи призив за инициатива от страна на Комисията за стимулиране на алтернативните горива и свързаната с тях инфраструктура. Някои от тези становища са следните:

— Становището относно Бялата книга за транспорта <sup>(2)</sup>, параграфи 4.19 и 4.20, в което ЕИСК изрази положително отношение към развитието и навлизането на по-чисти и по-ефективни енергийни системи за задвижване и подкрепи инициативата за „зелени“ автомобили и стратегията от 2010 г. за развитието на екологично чисти превозни средства. В параграф 4.30 ЕИСК изрази положително отношение към вниманието, което се обръща на навлизането на електрическите превозни средства и необходимата инфраструктура за заряд, като се позова на своето становище относно „Към по-широко навлизане на електрически превозни средства“ <sup>(3)</sup>, в което изрази категорична подкрепа за мерките, насочени към постигането на целта за намаляване на емисиите на парникови газове и зависимостта от вноса на нефт. Също така беше посочено значението на интелигентните технологии за улесняване на използването на електрическите превозни средства за енергоснабдяване в пикови часове.

— Становището на ЕИСК относно съдържанието на сярата в корабните горива <sup>(4)</sup>, в което ЕИСК приветства намерението на Комисията да подобри спазването на условията чрез набор от инструменти, включително технологични мерки като алтернативни горива (ВПГ) и брегово електроснабдяване, посредством инвестиции и от частния, и от публичния сектор.

— Становището относно предложението за нови насоки за трансевропейската транспортна мрежа <sup>(5)</sup>. ЕИСК изрази мнението, че трябва да се заяви по-категорично изискването за наличие на алтернативни чисти горива, тъй като е изключително важно насоките за ТЕМ-Т да се обвържат с предстоящата стратегия за алтернативни транспортни горива.

2.3 Представеният от Комисията пакет съдържа следните елементи:

— В съобщението се прави преглед на политическите контекст и цели, дава се обща картина на съществуващите понастоящем основни алтернативни горива и се излагат приоритетните области за по-нататъшни действия на ЕС.

— Предложението за директива цели да гарантира изграждането на минимум инфраструктура за алтернативните горива и прилагането на общи технически спецификации за тази инфраструктура в Съюза, за да се гарантира мобилност в целия ЕС и икономии от мащаб.

<sup>(2)</sup> Становище на ЕИСК относно „Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, ОВ С 24, 28.1.2012, стр. 146.

<sup>(3)</sup> Становище на ЕИСК относно „Към по-широко навлизане на електрически превозни средства“, ОВ С 44, 11.2.2011 г., стр. 47.

<sup>(4)</sup> Становище на ЕИСК относно съдържанието на сярата в корабните горива, ОВ С 68, 6.3.2012, стр. 70.

<sup>(5)</sup> Становище на ЕИСК относно трансевропейската транспортна мрежа, ОВ С 143, 22.5.2012, стр. 130.

2.4 В съобщението са обхванати следните горива: природен газ, включително биометан (втечен природен газ (ВПП), компресиран природен газ (КПП), течно гориво от газ (GTL), електроенергия, биогорива (течни) и водород, с различни характеристики и употреби. В съобщението се представя стратегия за всички видове транспорт. Тя има за цел да определи дългосрочна политическа рамка, която да насочва технологичното развитие и инвестициите в широкото навлизане на алтернативни горива за намаляване на зависимостта от нефта, подобряване на сигурността по отношение на горивата и намаляване на емисиите. Предвидените в стратегията действия се отнасят до четири области:

- Трябва да се изгради достатъчно гъста инфраструктура за алтернативните горива, която да предоставя сигурност за възможностите за използване и да гарантира мобилност навсякъде в Европа. Това ще позволи по-широко използване на превозни средства и кораби, задвижвани с алтернативни горива, като се поставя акцент върху електроенергията, водорода, КПП и ВПП. Разходите за изграждането на необходимата инфраструктура, за които е изчислено, че ще възлязат на 10 млрд. EUR, ще се изплатят при подемането от пазара. Може да се избегне използването на пряко публично финансиране, ако се използват инструменти като разрешения за строителство, концесии, нормативна уредба по отношение на обществените поръчки, достъпа и таксуването, както и нефинансови стимули.
- Необходими са общи спецификации, най-вече за интерфейса между зарядните точки и електрическите превозни средства, а също и за водорода, КПП и ВПП.
- Жизнено важно е приемането от страна на потребителите. Средствата за гарантиране на приемането от потребителите варират от нефинансови мерки, като привилегирован достъп за електрическите превозни средства и информационни кампании, до финансови стимули.
- Работа по технологичното развитие, както следва: (а) в рамките на програма „Хоризонт 2020“ ще бъде предоставено финансиране за научноизследователски, демонстрационни или пазарно ориентирани проекти за алтернативни горива за всички видове транспорт; (б) пътни карти ще бъдат разработени в рамките на Европейския стратегически план за транспортни технологии (COM(2012) 501 final); (в) трябва да продължи развитието на публично-частните партньорства, както и да се използват партньорства като инициативата „Интелигентни градове и общности“ (C(2012) 4701 final); (г) някои конкретни проекти са Европейската промишлена инициатива за биоенергия в рамките на плана за стратегически енергийни технологии, а в Съвместния изследователски център (СИЦ) на ЕС са планирани нови изследователски съоръжения за оперативната съвместимост на ЕПС и интелигентните електроенергийни мрежи.

2.5 В предложението се поставя акцент върху инфраструктурата за алтернативните горива, разработването на общи

технически спецификации и информацията за потребителите. Освен това държавите членки се задължават да приемат национална рамка за политиката за развитието на пазара на алтернативни горива и необходимата за тях инфраструктура. В тази рамка трябва да се включат изискване за информиране, политически и нормативни мерки в подкрепа на развитието на инфраструктурата, мерки за подкрепа, научни изследвания и определяне на цели и сътрудничество с други държави членки: а) за да се гарантира свързаността на инфраструктурата в международен план; и б) да се позволи пътуването през територията на целия ЕС.

2.6 Едновременно със съобщението и предложението Комисията публикува и работен документ, в който излага план за действие за цялостна рамка на ЕС за ВПП в корабоплаването. Комисията, в сътрудничество с Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), смята да предложи до края на 2014 г. цялостен набор от норми, насоки и стандарти за осигуряване, съхранение и използване на ВПП в корабоплаването.

### 3. Общи бележки

3.1 Както се посочва по-горе, по редица поводи ЕИСК е разглеждал необходимостта от алтернативни горива за транспорта, както и въпроса за спешното разработване на адекватна инфраструктура за надеждно зареждане или заряд, която да поддържа трансграничната мобилност. ЕИСК е подчертавал необходимостта от предприемане на допълнителни мерки за насърчаване на подемането от пазара на електрическите превозни средства, както и от предоставяне на достатъчно автономия на държавите членки при реализирането на тази политика. Поради това КР приветства инициативата.

3.2 ЕИСК подкрепя подхода, описан в съобщението и приложен в предложението, а именно на държавите членки да се наложи задължението да приемат национални рамки за политиката за пазарно развитие на алтернативните горива, които да отговарят на определени минимални критерии и да подлежат на система за уведомяване и оценка, ръководена от Комисията.

3.3 По-конкретно, ЕИСК одобрява акцента, поставен върху инфраструктурата за заряд/зареждане като начин за стимулиране на пазарното лансиране на превозни средства и кораби, задвижвани от алтернативни горива. Изглежда съществува повсеместно единодушие, че тези мерки са важни за създаването на доверие у потребителите към алтернативните горива, което е много важен фактор за подемането от пазара.

3.4 ЕИСК приветства и определянето на технически стандарти, валидни в ЕС за инфраструктурата за заряд/зареждане. Тази мярка е решителен фактор за вдъхване на доверие към алтернативните горива като реалистична алтернатива за трансграничен транспорт. ЕИСК предполага, че Комисията ще използва възложените ѝ в предложението правомощия да приема делегирани актове за осъвременяване на спецификациите с цел да се гарантира постоянната им съвместимост с прилаганите на световния пазар спецификации.

3.5 ЕИСК отбелязва, че с предложението се налага на държавите членки задължението да приемат национална рамка за политиката за алтернативните горива. Но в член 3, параграф 3 изглежда се позволява на държавите членки да не включат някои горива в политиката, а задълженията за инфраструктурата, създадени в членове от 4 до 6, се отнасят само до снабдяването с електроенергия, водород и природен газ. Задължението за информиране на потребителите в член 7 обаче изглежда обхваща всички алтернативни горива на пазара. От съобщението също така личи, че по-конкретно т.нар. напреднали биогорива са важен елемент в бъдещия енергиен микс, поне в сегашната обстановка, като не бива да се забравят минималните квоти, предвидени за биогоривата в бъдещия енергиен микс. Поради това ЕИСК смята, че в член 3 от законодателното предложение би трябвало да се посочи основна група от алтернативни горива, които трябва задължително да бъдат обхванати в националните рамки за политиката.

3.6 Съгласно член 3 от предложението държавите членки трябва да правят оценка на трансграничната непрекъснатост на покритието с инфраструктура за алтернативните горива. Той гласи още, че държавите членки си сътрудничат, посредством консултации или съвместни рамки за политиката, за да гарантират, че мерките за осъществяването на директивата са съгласувани и координирани. Изглежда, че единственото средство да се гарантира, че това основно задължение се прилага правилно, е механизмът за докладване и оценка, посочен в член 3, параграфи 5 и 6. ЕИСК задава въпроса дали това е достатъчно и се пита дали не би било полезно да се създаде функция за постоянна координация, сходна с координацията на някои проекти ТЕМ-Т съгласно насоките за ТЕМ-Т.

3.7 Изглежда Комисията смята, че инфраструктурата за алтернативните горива може да се изгради без използването на пряко публично финансиране и единствено с помощта на инструменти на политиката като разрешения за строителство, концесии, нормативна уредба по отношение на обществените поръчки, достъпа и таксуването, както и нефинансови стимули. Според ЕИСК това може и да е така за непубличните зарядни точки за електрическите превозни средства; Комитетът обаче изразява съмнение дали същата концепция важи за публичните зарядни точки за електрическите превозни средства, за които като цяло се счита, че е нереалистично да се очаква търговска експлоатация, а публичното финансиране се разглежда като единственото реалистично решение, поне на етапа на изграждането. (Вж. например раздел 5.5 от Третия отчетен доклад на платформата за електрическа мобилност (*Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)*), изготвен от германското министерство на транспорта през юли 2012 г.).

3.8 Поради размера на инвестиционните разходи и несигурността на пазарите ЕИСК смята, че ще има обща и дългосрочна необходимост от публично финансиране на инфраструктурата за заряд/зареждане за алтернативни горива. Поради това ЕИСК смята, че трябва да се преосмисли оценката, направена в съобщението по този параграф. Тези нужди от финансиране са разгледани в наскоро издадените „Насоки относно финансовите стимули за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства“ (SWD (2013)27) и трябва да се вземат предвид, когато се определят приоритетите, например относно финансирането за ТЕМ-Т.

3.9 ЕИСК поставя под въпрос и броя на зарядните точки, предвидени за всяка държава членка за 2020 г. в Приложение II към предложението. Само един пример: за Германия в приложението са предвидени 1 500 000 зарядни точки, от които 150 000 финансирани с публични средства. В доклада за осъществяването на германската програма за електрическа мобилност, цитиран по-горе в параграф 3.7, се предвиждат общо малко под един милион зарядни точки за почти същия брой МПС. От тези зарядни точки 150 000 ще са публични, но 50 % от тях се поставят под въпрос. Поради това ЕИСК предлага да се преразгледат бройките, заложи като цели в Приложение II, и да се включи опростен механизъм за преразглеждане на прогнозите в Приложение II.

#### 4. Специфични бележки

4.1 ЕИСК поставя под въпрос критерия за ефективност на разходите относно бреговете електроснабдителни съоръжения, изложени в член 4, параграф 4 от предложението. Не става ясно спрямо какви критерии за ефективност се преценяват разходите.

4.2 ЕИСК приветства изискването всички публични зарядни точки да бъдат оборудвани с интелигентни измервателни системи. Това ще улесни бъдещото развитие на функции като избор на екологична енергия за зареждане и енергоснабдяване от превозни средства в пикови часове. ЕИСК си задава въпроса дали това изискване няма да бъде въведено и за непубличните зарядни точки.

4.3 ЕИСК се пита дали разпоредбите на член 4, параграф 8 от предложението са достатъчни, за да се гарантира правото на роуминг, когато се използва електрическо превозно средство при трансгранично пътуване. ЕИСК смята, че сериозно трябва да се обмисли друг вариант, а именно да се наложи на държавите членки задължението да гарантират, че роуминг може да се извършва в ЕС на разумна цена.

4.4 Като сравнява член 6, параграф 1 и 2 с параграф 4, ЕИСК се пита дали планираният срок — „до 2014 г.“ — за наличността на техническите стандарти за ВПП, изложени в Приложение III, точка 3.1, на предложението, е наистина приемлив, като се има предвид, че изискването за максимално допустимо съдържание на сира от 0,1 % в морските горива ще се прилага в зоните с контрол на серните емисии от 1 януари 2015 г. Това е изключително кратко предизвестие както за извършване на работата, така и за определяне на финансовите условия. Поради това ЕИСК предлага мерките, които ще се вземат, да гарантират, че пристанищата, корабособствениците и ползвателите на кораби могат да се възползват навреме от възможността за адаптиране към изискването за 0,1 %, като използват ВПП, без да рискуват да не спазят разпоредбите на ЕС по Директива 1999/32/ЕС, изменена с Директива 2012/33/ЕС член 1, параграф 4.

4.5 ЕИСК би приветствал в предложението, по възможност в член 3, да се спомене необходимостта от намиране на подходящи решения за осигуряване на адекватна инфраструктура в рядко населените области, когато може да е особено трудно да се получи финансиране без публична помощ, също и след като приключи началният етап.

4.6 Накрая, ЕИСК отбелязва, че макар ВПГ да се получава от изкопаеми горива или биогорива, от работния документ (раздел 1, последен параграф) се разбира, че сякаш към момента се предвижда за морски цели да се използва разновидността от изкопаеми горива, макар и с много добри екологични характеристики. ЕИСК предполага, че ще бъдат положени усилия да се насърчи използването на други видове ВПГ или други системи за задвижване. Възможният временен характер на решението с ВПГ отново повдига въпроса за високата степен на ангажираност в предложението със съоръженията за ВПГ.

Брюксел, 22 май 2013 г.

*Председател*  
на Европейския икономически и социален комитет  
Henri MALOSSE

---