

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета“

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

„Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Стратегически план за внедряване, очертаващ набор от допълнителни действия в подкрепа на бързото разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива“

(COM(2021) 560 final)

(2022/C 152/23)

Докладчик: **John COMER**

| | |
|---|---|
| Искане за консултация | Съвет на Европейския съюз, 30.7.2021 г. Европейски парламент, 13.9.2021 г. Европейска комисия, 13.9.2021 г. |
| Правно основание | членове 90 и 91, членове 170 и 171 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз |
| Компетентна секция | „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“ |
| Приемане от секцията | 9.11.2021 г. |
| Приемане на пленарна сесия | 9.12.2021 г. |
| Пленарна сесия № | 565 |
| Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“) | 137/4/9 |

1. Заключение и препоръки

1.1. ЕИСК приветства предложението за регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива.

1.2. Задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства изглеждат се превръщат в предпочитан от повечето производители вариант за автомобилен транспорт. Недостигът на литий (вероятно краткосрочен) и все по-високата му цена представляват проблем за бързото внедряване на задвижваните с акумулаторна батерия електрически превозни средства, както и твърде късно започналото проучване и разработване на по-ефективни системи за съхранение. Възможността за по-нататъшни научни изследвания и технологично развитие обаче може да спомогне за смекчаване на настоящите проблеми.

1.3. В световен мащаб има големи залежи от литий. Чили има най-големите известни залежи от литий; следват Австралия и Китай. Трябва да се инвестира в нови мини, за да се облекчи сегашното недостатъчно предлагане. Минното дело е свързано с екологични проблеми, по-специално необходимостта от големи количества вода и риска от замърсяване с токсични химикали, и често води до сериозни социални проблеми. ЕИСК изразява дълбока загриженост във връзка с тези аспекти на международната търговия. Международните търговски споразумения и веригите за създаване на стойност трябва да отговарят на изискванията за екологично и устойчиво развитие и да включват обвързващи задължения за надлежна проверка за дружествата⁽¹⁾. В ЕС има възможности за добив на литий в Португалия, при условие че може да се намери решение на екологичните проблеми.

1.4. Всеобхватното внедряване на инфраструктура за алтернативни горива в целия ЕС е от основно значение и инвеститорите се нуждаят от увереност, за да изградят такава структура. Публичните органи трябва да гарантират наличието на алтернативни горива и зарядни станции, когато е необходимо, особено в райони, в които все още не е икономически изгодно да бъдат осигурени такива съоръжения.

⁽¹⁾ Вж. становища ОВ С 220, 9.6.2021 г., стр. 118 и ОВ С 123, 9.4.2021 г., стр. 59.

1.5. ЕИСК изтъква важната роля на възобновяемите енергийни източници, включително биогоривата, като непосредствено достъпно решение на разумна цена, по-специално за тежкотоварните превозни средства и автомобилния товарен транспорт на дълги разстояния. Трябва да се обърне внимание на парниковия отпечатък на всички алтернативни и възобновяеми горива.

1.6. Модернизирането на електроенергийната мрежа трябва да бъде непосредствен приоритет, така че да се улеснят бързо зареждащите станции, както и производството на водород и на други алтернативни горива. Освен това е необходимо да се монтират двупосочни интелигентни измервателни уреди, за да се даде възможност за двупосочен поток на електроенергията. Изискванията за планиране и регулаторните изисквания трябва да се преразгледат, за да се избегнат забавяния при модернизирането на мрежата.

1.7. Декарбонизацията на транспорта е много тясно свързана с бързото нарастване на производството на „зелена“ електроенергия; електрическата мобилност е целесъобразна от гледна точка на политиката в областта на климата единствено ако се използва „зелена“ електроенергия, поради което увеличаването на инвестициите е от първостепенно значение. Комисията трябва много интензивно да участва в разработването и анализването на модели на произвеждащи потребители.

1.8. Необходимо е да се подкрепят големите публични инвестиции в НИРД в научната и технологичната дейност за усъвършенстване на акумулаторните батерии, особено по отношение на техния размер, капацитет и жизнен цикъл. Ако с научните изследвания може да се постигне намаляване на нуждата от литий за акумулаторните батерии за превозни средства, то това би намалило зависимостта ни от недостатъчните доставки в световен мащаб, които идват от държави извън ЕС. Тази възможност ще подобри капацитета на ЕС във връзка с бързото навлизане на енергията от възобновяеми източници за транспорта, което ще доведе до устойчива мобилност. Освен това има спешна необходимост от научноизследователска и развойна дейност и технологично развитие, за да се оценят и популяризират всички възможни алтернативни горива, както и да се вземат под внимание всички видове транспорт. Би било неразумно да станем зависими от една-единствена система. Следва по-специално да се проучи потенциалът на „зеления“ водород.

1.9. Преобладаващото мнозинство от потребителите ще бъдат убедени да купуват задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства само когато са сигурни, че съществува подходяща инфраструктура за зареждане. Дори потребители, които рядко пътуват на дълги разстояния, трябва да бъдат сигурни, че ще могат да изминат дълъг път със задвижвано с акумулаторна батерия електрическо превозно средство, ако им се наложи. Ето защо този регламент е толкова важен и трябва да се прилага изцяло навсякъде в ЕС.

1.10. ЕИСК подчертава изключителното значение на пълната оперативна съвместимост на инфраструктурата във всяко едно отношение в целия ЕС. Не бива да допускаме ситуация, при която водачите да трябва да носят различни адаптори в своите автомобили, за да използват инфраструктурата за алтернативни горива в различни държави членки.

1.11. Въпреки твърдението на Комисията в член 5, параграф 2, вариантът за *ad hoc* плащания с QR код (код за бърза реакция) не е система за разплащания, използвана широко в ЕС. ЕИСК предвижда, че използването на този вариант ще породи проблеми с достъпността за много групи ползватели. ЕИСК не иска да се стига до ситуация, при която използването на QR код е единственият начин за извършване на *ad hoc* плащане. За всички *ad hoc* плащания трябва да има на разположение четци на платежни карти.

1.12. Директивата за енергията от възобновяеми източници предоставя методи за изчисляване на емисиите на парникови газове от различните алтернативни горива. Те обаче не са от голямо значение, когато гражданите вземат решения за покупка, тъй като на практика не се знае почти нищо за емисиите на парникови газове от превозните средства и неподходящата проверка на твърденията на производителите и продавачите. Това положение трябва да се коригира.

1.13. ЕИСК изразява съжаление, че на практика няма дебат относно приноса, който могат да предоставят гражданите, кооперациите, както и профсъюзите и работодателите, въпреки факта, че една от целите на Енергийния съюз е да се отреди централно място на гражданите и, следователно, на децентрализираните решения, и въпреки че е ясно, че голяма част от зарежданията при електрическата мобилност се извършват у дома или на работното място. Ето защо ЕИСК счита, че е необходима нова стратегия, която да съответства в по-голяма степен на целта на Енергийния съюз за насоченост към гражданите, за да се насърчи по-голямо участие на гражданите, кооперациите, профсъюзите и работодателите в сътрудничеството за ускоряване на декарбонизацията на транспорта.

2. Основно съдържание на предложението на Комисията

2.1. Икономическото и социалното благосъстояние на гражданите на ЕС зависи от наличието на ефикасна и ефективна система за мобилност в целия ЕС.

2.2. Транспортът отделя около 25 % от емисиите на парникови газове в ЕС и оказва сериозно въздействие и върху качеството на въздуха в градските центрове.

2.3. През декември 2019 г. Комисията прие съобщението относно Европейския зелен пакт, в което се призовава за намаляване с 90 % на емисиите на парникови газове от транспорта до 2050 г., като същевременно се работи за постигането на амбицията за нулево замърсяване. През септември 2020 г. Комисията прие своето предложение за Европейски законодателен акт в областта на климата с цел нетните емисии на парникови газове да се намалят с най-малко 55 % до 2030 г. — пакета „Подготвени за цел 55“.

2.4. През декември 2020 г. Комисията прие съобщението си относно стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. В нея се поставят основите за трансформиране на транспорта на ЕС с оглед на постигането на интелигентно и устойчиво бъдеще.

2.5. С настоящото предложение се създава нов регламент за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и се отменя Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (²).

2.6. Директива 2014/94/ЕС влезе в сила през 2014 г. Тя представлява обща рамка на мерките за разгръщане на инфраструктурата за алтернативни горива с цел да се улесни намаляването на емисиите на парникови газове от транспорта. В нея се определят минимални изисквания за създаване на инфраструктурата за алтернативни горива, като зарядните станции за електрически превозни средства и точките за презареждане с природен газ (ВПГ и СПГ) и водород трябва да бъдат създадени посредством необвързващи национални рамки на политиката. С тази стратегия следва да се даде възможност за трансгранично движение на всички видове транспорт по трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T).

2.7. В публикуван наскоро доклад за прилагането на тази директива Комисията отбеляза известен напредък при изпълнението, но стигна до заключението, че липсва всеобхватна и цялостна мрежа от инфраструктура за алтернативни горива в целия ЕС.

2.8. Комисията извърши последваща оценка на тази директива. В нея се констатира, че директивата не е добре адаптирана към постигането на увеличената цел в областта на климата за 2030 г.

2.9. Предложеният регламент е част от общия набор от взаимосвързани политики в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“, в който се формулират действията, необходими във всички сектори, за да се постигне целта в областта на климата за 2030 г.

2.10. Конкретните цели на предложения регламент са:

2.10.1. да се гарантира минимална инфраструктура за алтернативни горива, така че да бъдат обхванати всички превозни средства, използващи алтернативни горива, във всички видове транспорт и във всички държави членки;

2.10.2. да се гарантира пълната оперативна съвместимост на инфраструктурата;

2.10.3. да се гарантират пълна информация за потребителите и всички възможни варианти за плащане.

2.11. Комисията счита, че целите за декарбонизация на транспортния сектор за всички видове транспорт и във всички държави членки могат да се постигнат по последователен и съгласуван начин само с обща европейска законодателна рамка.

2.12. След изготвянето на подробен доклад за оценка на въздействието Комисията взе решение да приеме втория вариант на политиката. В него се предлагат задължителни цели относно автомобилния парк за електрическите зарядни точки за лекотоварни превозни средства и се определят цели относно отстоянието за всички пътни превозни средства по трансевропейската транспортна мрежа, включително за градските възли от инфраструктурата за тежкотоварните превозни средства. Предвидени са и подробни разпоредби за пристанищата и летищата от трансевропейската транспортна мрежа, но не са определени задължителни цели. Този вариант предвижда по-висока степен на хармонизация на възможностите за плащане, физическите и комуникационните стандарти и правата на потребителите. Това би подсилило прозрачността на цените и информацията за ползвателите и би включвало указването със знаци на станциите за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво.

2.13. Най-добрият вариант за постигане на желаните цели във всички държави — членки на ЕС, е чрез регламент.

(²) Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

- 2.14. Държавите членки ще трябва да приемат преразгледана национална рамка на политиката, за да развият пазар за алтернативни горива в транспортния сектор и да разгърнат съответната инфраструктура в съответствие с подсилените разпоредби и задължителните цели. Това включва и разпоредби за формулиране на стратегия за внедряването на алтернативни горива в други видове транспорт, където няма задължителни изисквания.
- 2.15. Държавите членки ще докладват редовно на Комисията. Комисията ще следи и ще докладва за напредъка във всяка държава членка.
- 2.16. Регламентът съдържа разпоредби, които предвиждат държавите членки да гарантират инсталирането на минимално брегово електрозахранване за някои морски кораби в морските пристанища и за плавателните съдове по вътрешните водни пътища с някои определени изключения.
- 2.17. Включени са минимални разпоредби за електрозахранване на всички спрели въздухоплавателни средства на летищата от основната и широкообхватната трансевропейска транспортна мрежа.
- 2.18. В член 3 се определят цели за инфраструктурата за зареждане с електроенергия за лекотоварни превозни средства.
- 2.19. В член 4 се определят цели за инфраструктурата за зареждане с електроенергия за тежкотоварни превозни средства.
- 2.20. В член 6 се очертават цели за инфраструктурата за презареждане с водород.
- 2.21. Включени са цели за осигуряване до януари 2025 г. на подходящ брой публично достъпни станции за зареждане с ВПП по протежение на основната трансевропейска транспортна мрежа в районите, в които има търсене.
- 2.22. В членове 9 и 10 се определят цели за брегово електрозахранване в морските пристанища и в пристанищата по вътрешните водни пътища.
- 2.23. В член 11 се определят цели за доставката на ВПП в морски пристанища.
- 2.24. В член 12 се определят цели за електрозахранване на спрели въздухоплавателни средства.
- 2.25. В член 5, параграф 2, буква а) от предложението Комисията предлага зарядните станции с ниска мощност да бъдат оборудвани с „широко разпространен в Съюза“ платежен инструмент, така че потребителите да могат да плащат *ad hoc*. Този платежен инструмент може да бъде 1) четец на платежни карти 2) четец на безконтактни карти или 3) код за бърз отговор (QR), позволяващи извършване на разплащателната операция.
- 2.26. В своето съобщение (COM(2021) 560 final) Комисията е формулирала стратегически план за внедряване с допълнителни действия в подкрепа на бързото разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива.
- 2.27. Механизмът за свързване на Европа за периода 2021—2027 г. (МСЕ II) ще се занимава с въпросите на изменението на климата. За тази цел в рамките на МСЕ II ще бъде създаден механизъм за алтернативни горива за финансиране на инфраструктура за алтернативни горива чрез комбиниране на безвъзмездни средства по МСЕ с финансиране от финансови институции за постигане на по-голям ефект на инвестициите.
- 2.28. Европейският фонд за регионално развитие и Кохезионният фонд могат да се използват за подкрепа на инвестициите в научни изследвания, иновации и внедряване на инфраструктура за алтернативни горива в по-слабо развитите държави членки и региони.
- 2.29. Комисията заявява, че сега е необходимо ефективно и ефикасно трансгранично и междусекторно сътрудничество между всички заинтересовани страни от публичния и частния сектор за разработване на отворена, прозрачна и оперативна съвместима инфраструктура с безпрепятствени инфраструктурни услуги.

3. Общи бележки

3.1. На транспортния сектор се дължат 22,3 % от общите емисии на парникови газове в ЕС, като на автомобилния транспорт се падат 21 % от емисиите на парникови газове. Пътническите автомобили са причина за 12,8 % от емисиите на парникови газове в ЕС, микробусите — за 2,5 %, а тежкотоварните превозни средства и автобусите — за 5,6 % (източник: Европейската агенция за околна среда за 2017 г., без международните и морските емисии). Според доклад на Европейската комисия от 2018 г. емисиите от транспортния сектор в ЕС са се увеличили от 14,8 % през 1990 г. до 24,6 % през 2018 г. Бързата декарбонизация на транспортния сектор е от основно значение за постигането на целите на Зеления пакт на ЕС. ЕИСК приветства настоящия регламент като положителна стъпка за декарбонизацията на транспорта. Изключително важно е качеството на всички транспортни услуги да се поддържа по време на целия процес на декарбонизация.

3.2. ЕИСК изразява съжаление, че на практика няма стратегически дебат относно приноса, който гражданите, кооперациите, профсъюзите и работодателите могат да предоставят за изграждането на инфраструктура за зареждане, въпреки факта, че една от целите на Енергийния съюз е да се отреди централно място на гражданите и, следователно, на децентрализираните решения, особено като се има предвид, че голяма част от зарежданията при електрическата мобилност се извършват у дома или на работното място. С оглед на това ЕИСК отправя искане към Комисията да започне такъв стратегически дебат.

3.3. Широкообхватното внедряване на електрически превозни средства с времето ще изисква увеличаване на производството на електроенергия и модернизиране на мрежата, така че да се обхване бързото зареждане, особено за задвижвани с акумулаторна батерия електрически камиони.

3.4. В регламента се посочва необходимостта от двупосочни системи от интелигентни измервателни уреди, за да се даде възможност за двупосочен поток на електроенергията — от мрежата към превозното средство и обратно. Този обхват трябва да бъде силно разширен, за да се помогне при недостига на захранване по време на пиково потребление на електроенергия.

3.5. Необходимо е да бъдат въведени редица интелигентни системи за електроенергия, за да се способства за следното:

3.5.1. Превозните средства са включени в мрежата и зареждането им не започва, докато не бъде получен сигнал от мрежата; ако е възможно, зареждането би трябвало да се извършва на по-ниска цена извън периодите на пиково потребление.

3.5.2. Технологията за свързване на превозните средства към електрическата мрежа, известна като V2G, ще позволи превозните средства да се зареждат в периоди с излишък на енергия от възобновяеми източници, след което по време на пиково потребление електрическите превозни средства ще връщат в мрежата част от тази складирана енергия. Електрическите превозни средства ще се зареждат след намаляване на търсенето. Това би било особено подходящо за училищни автобуси и други превозни средства, които не се използват дълго време. Технологията би трябвало да е изгодна за доставчика от финансова гледна точка. Поради тази причина е необходимо да се обмислят и да се реализират много по-интензивни децентрализирани решения с гражданско участие.

3.6. ЕИСК приветства целите, които са определени за внедряването на инфраструктурата за алтернативни горива. Това ще даде увереност както на инвеститорите в алтернативни горива, така и на потенциалните купувачи на превозни средства с нулеви или ниски емисии. Алтернативните горива, както и възобновяемите енергийни източници, включително устойчивите биогорива, са от първостепенно значение за тежкотоварните превозни средства, по-специално що се отнася до автомобилния товарен транспорт на дълги разстояния.

3.7. Политиките трябва да гарантират, че ще бъдат избегнати дългите опашки на зарядните точки и бавните зарядни точки, така че потребителите да имат доверие в системата за зареждане.

3.8. В Зеления пакт Комисията отбеляза, че до 2025 г. ще бъдат необходими 1 милион станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, като целта ѝ е 30 милиона превозни средства с нулеви емисии до 2030 г. Това са много амбициозни цели и за да бъдат постигнати, ще изискват голяма решителност от страна на правителствата на държавите членки и Комисията и приемане от обществото.

3.9. Ще трябва да бъдат премахнати различни бариери, които възпрепятстват постигането на тези цели:

3.9.1. премахване на всякакви прекомерни изисквания за планиране предвид размера и мащаба на необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво;

3.9.2. гарантиране, че законите за планирането позволяват производството на водород на място;

3.9.3. намаляване на сроковете за свързване с електроенергийната мрежа;

3.9.4. изготвяне на ускорени планове за модернизиране на електроенергийната мрежа.

3.10. Декарбонизацията на пътуването по въздух и море се нуждае от по-голяма амбиция и от по-решителни усилия за допълнително развитие на научноизследователската и развойна дейност в секторите, в допълнение към предоставянето на най-подходящите алтернативни горива.

4. Конкретни бележки

4.1. Литият е основен земен метал и суровина от изключителна важност за съвременните презаредими батерии. Според Ройтерс в пазарния анализ *Benchmark Mineral Intelligence (BMI)* се прогнозира остър недостиг на литий от 2022 г. нататък. Това може да доведе до забавяне в производството на електрически превозни средства. В своята нова книга, озаглавена

Lithium („Литиум“) (публикувана от Hurst), Lukasz Bednarski твърди, че литият ще има същото фундаментално значение за индустриалните икономики през 21-ви век, каквото имаше нефтът през 20-ти век. С оглед на това ще трябва да се проучат и насърчат други горива с ниски и нулеви емисии, за да се предоставят различни варианти на потребителите и да се улесни възможно най-бързо намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта.

4.2. Ще трябва допълнително да се насърчи и проучи използването на задвижвани с гориво на основата на електроенергия и задвижвани с водород превозни средства, за да се разкрие техният потенциал за възможно най-бързо намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта.

4.3. Двигателят с вътрешно горене (ДВГ) ще продължи да бъде в употреба още известно време. В този контекст е необходимо да се проучи и популяризира потенциалът на горивата на основата на електроенергия. Те могат да се използват в ДВГ и в хибридни превозни средства с външно захранване и могат да използват съществуващата мрежа от станции за зареждане.

4.4. ЕИСК изтъква важната роля на възобновяемите енергийни източници, включително биогоривата, като непосредствено достъпно решение на разумна цена, по-специално за тежкотоварните превозни средства и автомобилния товарен транспорт на дълги разстояния. Трябва да се обърне внимание на парниковия отпечатък при производството на биогорива по същия начин, както, например, при производството на електроенергия, доставяна за електрически превозни средства, и при производството на водород.

4.5. Въглеродният отпечатък на биогоривата трябва да е по-малък от този на изкопаемите горива, когато се използват в превозно средство. Проблемът е в процеса на производство на биогоривата, който може да причини значителни емисии на парникови газове и може да окаже пагубно въздействие върху земята, особено когато води до обезлесяване. Например използването на палмово масло не е устойчиво.

4.6. ЕИСК препоръчва да се насърчават биогоривата с най-малки емисии на парникови газове както по време на производството, така и при използването им в транспорта.

4.7. Селските райони са по-зависими от автомобилния транспорт от градските поради липсата на обществен транспорт. Населените места от селски тип по принцип са силно разпръснати, поради което в голям брой такива райони не е възможно да се осигури обширна система на обществен транспорт. При липсата на приложимо алтернативно превозно средство жителите на селските райони ще бъдат сериозно засегнати от високите данъци върху въглеродните емисии от бензина и дизела. В доклад на Европейското бюро на съюзите на потребителите (BEUC), публикуван през април 2021 г., се посочва, че преминаването към задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства носи осезаеми ползи за шофьорите с голям пробег, живеещи в селските райони, особено ако притежаването на този тип превозна средства е съчетано с произведена на място електроенергия от възобновяеми източници. Това твърдение на BEUC има своите основания, при условие че покриването на високите разходи за започване на стопанска дейност може да бъде подпомогнато с безвъзмездни средства и че експлоатацията на съответните съоръжения за производство и съхранение, които се използват съвместно, изобщо е разрешена.

4.8. Насърчаването на инфраструктура за алтернативни горива, която да обхване селските райони, е от основно значение. Освен внедряването на електрически превозни средства, трябва да насърчаваме и намаляването на емисиите на парникови газове в съществуващия автомобилен парк чрез поощряване на устойчивите биогорива, горивата на основата на електроенергия, хибридните превозни средства и хибридните превозни средства с външно захранване. Трябва да се увеличи потенциалът за използване и на „зеления“ водород.

4.9. В сферата на тежкотоварния транспорт трябва да се положат наистина решителни усилия за внедряване на инфраструктура за алтернативни горива. Около 98 % от камионите в ЕС-27 използват дизел. До този момент акцентът беше поставен върху лекотоварния, а не върху тежкотоварния транспорт.

4.10. Ще бъде необходимо значително внедряване на задвижвани с акумулаторна батерия електрически камиони, както и на хибридни камиони и хибридни камиони с външно захранване. Това може да стане само когато бъде възможно подходящо зареждане във всяка държава членка. Ще е необходимо също така достатъчно финансиране, за да се даде възможност за действителна подмяна на камионния парк.

4.11. Камионите изискват бързо зареждане с електроенергия с висока мощност в депата и в крайпътните станции за зареждане. Възможността за предварително запазване на място в станция за зареждане с електроенергия би била от голяма полза. Пилотно са въведени станции за зареждане до 350 KW, но е необходимо да бъдат разработени станции до 1 MW с цел да се намали времето за зареждане.

4.12. Енергийните мрежи трябва да бъдат подготвени предварително, за да отговорят на подобни изисквания за висока мощност за бързото зареждане на камиони.

4.13. Водородът се счита за обещаващ вариант при транспорта на дълги разстояния. ЕИСК приветства определените цели за внедряване на станции за зареждане с водород. Целта в дългосрочен план трябва да бъде „зелен“, а не „син“ водород. В случая с водорода, произвеждан от метан, следва да бъде взето предвид голямото изтичане на метан в цялата верига на добив и транспортиране.

- 4.14. Водородът може да се използва и при превозни средства с ДВГ с незначително адаптиране. Необходими са допълнителни изследвания, за да бъде придвижено това предложение.
- 4.15. ЕИСК приветства предложението на Комисията за определяне на стандарт за налягането на водорода от 700 бара. Водородът има енергийна плътност с малък обем, поради което е необходим много по-голям резервоар за съхранение.
- 4.16. Идеалният случай би бил производство на водород на място, когато е възможно. Необходимо е да бъдат проучени всички свързани с планирането пречки пред подобни решения, като се обърне нужното внимание на по-високото ниво на необходимите при работата с водород мерки за здравословни и безопасни условия на труд.
- 4.17. Водородът може да се доставя с камиони и тръбопроводи. Поради неговата енергийна плътност с малък обем, доставката с камиони би изисквала много повече курсове, отколкото доставките на бензин и дизел.
- 4.18. ЕИСК съзнава, че Директивата за енергията от възобновяеми източници предоставя ясни методи за изчисляване на емисиите на парникови газове, свързани с различните алтернативни горива. Те обаче не са от голямо значение, когато гражданите вземат решения за покупка, тъй като тези стойности почти не са известни и не се съобщават от производителите или продавачите на автомобили. Това положение трябва да се коригира.
- 4.19. Бързото внедряване на инфраструктурата за алтернативни горива ще изисква значително предварително финансиране, така че системата да стане икономически жизнеспособна за инвестиращите в станции за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво.

Брюксел, 9 декември 2021 година.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Christa SCHWENG
