

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva**

COM(2013) 17 final

**a k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva**

COM(2013) 18 final – 2013/0012 (COD)

(2013/C 271/21)

Zpravodaj: **pan BACK**

Dne 24. ledna 2013 se Evropská komise, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva*

COM(2013) 17 final.

Dne 5. února se Evropský parlament a dne 8. února 2013 Rada, v souladu s články 91 a 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva*

COM(2013) 18 final – 2013/0012 (COD).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 30. dubna 2013.

Na 490. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 22. a 23. května 2013 (jednání dne 22. května), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 147 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 5 členů se zdrželo hlasování.

## 1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá balíček Čisté zdroje energie pro dopravu<sup>(1)</sup> a jeho cíl vytvořit podmínky pro rozsáhlé uvádění čistých pohonných systémů založených na čistých zdrojích energie na trh.

1.2 EHSV schvaluje přístup spočívající v rozvoji trhu a minimálním pokrytí infrastrukturou pro čerpání či dobíjení, která se bude řídit společnými normami, aby uživatelé získali důvěru a zaručila se přeshraniční mobilita.

1.3 EHSV rovněž vítá zaměření návrhu směrnice na informování spotřebitelů a jejich důvěru, které usnadní rozvoj rozsáhlého trhu, jenž je základním předpokladem pro existenci

cenově dostupných vozidel s alternativními pohonnými systémy.

1.4 EHSV vítá příspěvek k tvorbě růstu a pracovních míst, který lze očekávat jako výsledek nových tržních příležitostí a vyšší konkurenceschopnosti evropského průmyslu, jichž se dosáhne rozvojem alternativních paliv a jejich infrastruktury.

1.5 Provádění strategie pro čistá paliva by se nemělo omezovat na určitý počet vyspělých paliv, ale měly by se při něm řešit rovněž dlouhodobé otázky týkající se jiných čistých zdrojů energie, rychlého a širokého rozvoje v tomto odvětví a potřeby stimulovat inovace a uvádění na trh.

1.6 EHSV odkazuje na problémy, na něž upozornil ve stanovisku Nepřímé změny ve využívání půdy/biopaliva (TEN/502 – CES2363-2012), zejména v odstavcích 1.9–1.12, které ukazují jejich složitost a dlouhodobý charakter a potřebu je neustále přehodnocovat.

<sup>(1)</sup> Sdělení Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva, návrh směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a doprovodný pracovní dokument útvarů Komise týkající se LNG v námořní dopravě.

1.7 EHSV se proto domnívá, že by se do návrhu směrnice měly lépe promítnout dlouhodobé strategické cíle sdělení. Například vnitrostátní rámce politiky pro čistá paliva a jejich infrastrukturu, které mají členské státy podle návrhu směrnice vytvořit, by měly zahrnovat všechny zdroje energie, které jsou ve sdělení považovány za důležité, např. biopaliva.

1.8 V návrhu směrnice by se tedy měla stanovit skladba paliv na úrovni EU, která bude optimalizovaná z ekonomického a environmentálního hlediska a jejíž rozvoj a zavádění by bylo možné posílit koordinovanými vnitrostátními politikami. V tomto smyslu by se měly upravit články 3, 8 a 10 a příloha I návrhu směrnice.

1.9 EHSV se domnívá, že k zajištění veřejně přístupné infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel bude třeba veřejného financování, a to přinejmenším v počáteční fázi, dokud počet elektrických vozidel nedosáhne takové úrovně, kdy poplatky za dobíjení budou moci obstojně financovat investice.

1.10 EHSV zdůrazňuje, že je třeba zaručit hladký a schůdný přechod k nové skladbě zdrojů energie a že je důležité mít na paměti potenciál pro zlepšení dopadu fosilních paliv na životní prostředí.

1.11 EHSV poukazuje na nebezpečí, že bude zablokován vývoj nových, schůdnějších technických řešení pro různé druhy dopravy a skupiny uživatelů. Příkladem tohoto nebezpečí je silný závazek k používání LNG ve vodní dopravě, ačkoliv se rozvíjejí nové, levnější alternativy. Stejně tak se objevují nová uživatelsky zaměřená energetická řešení např. pro nákladní automobily, autobusy a jednoposádková vozidla.

## 2. Úvod – kontext politiky a prezentace sdělení a návrhu

2.1 Strategie Evropa 2020 pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění se ve svých stěžejních iniciativách „Evropa účinněji využívající zdroje“ a „Unie inovací“ zabývá změnou klimatu, energetikou, nedostatkem zdrojů a rovněž potřebou zvýšit konkurenceschopnost a zlepšit energetickou bezpečnost účinnějším využíváním zdrojů a energie. V oblasti dopravy žádá bílá kniha o dopravní politice z roku 2011 o snížení závislosti dopravy na ropě a stanovuje cíl snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů v dopravě o 60 %. Mezi jejich deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje patří i vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů. Těmito cíli se z řady iniciativ uvedených v bílé knize zabývají iniciativy č. 24 (Technologický plán) a 26 (Regulační rámec pro inovační dopravu). Částečně nebo plně se těmito otázkami zabývají i sdělení a návrh směrnice.

2.2 EHSV v několika stanoviscích žádal, aby Komise v nějaké iniciativě podpořila alternativní paliva a související infrastrukturu. Patří mezi ně:

- stanovisko k bílé knize o dopravní politice <sup>(2)</sup>, v němž EHSV v odstavcích 4.19 a 4.20 zaujal kladný přístup k vývoji a využívání čistších a energeticky účinnějších pohonných systémů a podpořil iniciativu na podporu ekologických vozidel a strategii pro rozvoj čistých vozidel z roku 2010. V odstavci 4.30 uvítal pozornost, která se věnuje využívání elektrických vozidel a nezbytné infrastrukturu pro dobíjení, přičemž odkázal na stanovisko k tématu Cesta k širšímu využívání elektrických vozidel <sup>(3)</sup>, kde důrazně podpořil opatření s tímto cílem, aby se snížily emise skleníkových plynů a závislost na dovozu ropy. Důležitost inteligentních technologií se rovněž projevila v možnosti využívat elektrická vozidla jako zdroje energie v energetické špičce;

- stanovisko týkající se obsahu síry v lodních palivech <sup>(4)</sup>, v němž EHSV uvítal úmysl Komise zlepšit soulad prostřednictvím souboru nástrojů („toolbox“) zahrnujícího technologická opatření jako alternativní paliva (LNG) a pobřežní elektřina, která by vyžadovala investice soukromého i veřejného sektoru;

- stanovisko k návrhu nových hlavních směrů pro transevropské dopravní síť <sup>(5)</sup>, v němž EHSV tvrdil, že je třeba zesílit požadavek na dostupnost alternativních čistých paliv, protože to bude nezbytnou podmínkou k propojení hlavních směrů TEN-T s budoucí strategií pro alternativní dopravní paliva.

2.3 Balíček, který předložila Komise, se skládá z těchto součástí:

- sdělení, které popisuje východiska a cíle politiky a současně hlavní alternativy paliv a stanovuje prioritní oblasti dalšího zásahu EU;

- návrhu směrnice, jehož účelem je zajistit vybudování minimální infrastruktury pro alternativní paliva a zavedení společných unijních technických specifikací pro tuto infrastrukturu, aby se zaručila celounijní mobilita a úspory z rozsahu.

<sup>(2)</sup> Stanovisko EHSV k bílé knize Plán jednotného evropského dopravního prostoru, Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 146.

<sup>(3)</sup> Viz stanovisko EHSV k tématu Cesta k širšímu využívání elektrických vozidel, Úř. věst. C 44, 11.2.2011, s. 47.

<sup>(4)</sup> Stanovisko EHSV Obsah síry v lodních palivech, Úř. věst. C 68, 6.3.2012, s. 70.

<sup>(5)</sup> Stanovisko EHSV k hlavním směrům pro transevropské dopravní síť, Úř. věst. C 143, 22.5.2012, s. 130.

2.4 Paliva zahrnutá do sdělení jsou zemní plyn včetně biometanu (LNG, CNG, GTL), elektřina, biopaliva (kapalná) a vodík. Mají různé vlastnosti a používají je různí uživatelé. Sdělení stanovuje strategii pro všechny druhy dopravy. Tato strategie usiluje o vytvoření dlouhodobého rámce, kterým by se řídil technologický rozvoj a investice v oblasti využívání alternativních paliv, přičemž cílem je snížit závislost na ropě, zlepšit zabezpečení paliv a snížit emise. Opatření navržená ve strategii se týkají čtyř oblastí:

- Vybudovaná infrastruktura pro alternativní paliva by měla mít dostatečnou hustotu, aby se zajistily možnosti jejího využívání a mobilita v celé Evropě. Bude tak možné ve vyšší míře využívat vozidla a lodě na alternativní paliva, zejména elektřinu, vodík, CNG a LNG. S rozšířením na trhu se splatí náklady na vybudování nezbytné infrastruktury, které se odhadují na 10 miliard eur. Lze se vyhnout přímému veřejnému financování, pokud se využijí nástroje jako stavební povolení, koncese, předpisy o veřejných zakázkách, předpisy upravující přístup a poplatky a nefinanční pobídky.
- Jsou zapotřebí společné specifikace. Nejnütnější jsou u rozhraní mezi elektrickými vozidly a dobíjecími stanicemi, ale i u vodíku, CNG a LNG.
- Zásadně důležitá je kladná reakce spotřebitelů. Prostředky k jejímu získání sahají od nefinančních opatření (přednostní přístup pro elektrická vozidla a informační kampaně) k finančním pobídkám.
- K technologickému rozvoji se bude přistupovat následovně:
  - a) V rámci programu Horizont 2020 bude k dispozici financování výzkumných, demonstračních nebo tržně orientovaných projektů zaměřených na alternativní paliva pro všechny druhy dopravy.
  - b) V rámci strategického plánu pro dopravní technologie (COM(2012) 501 final) budou vytyčeny plány postupu.
  - c) Měla by být dále rozvíjena partnerství veřejného a soukromého sektoru a měla by se dále využít partnerství jako např. iniciativa pro inteligentní města a obce (COM(2012) 4701 final).
  - d) Mezi specifické projekty patří evropská iniciativa pro průmyslovou bioenergi v rámci strategického plánu pro energetické technologie a ve Společném výzkumném středisku EU se plánují nová výzkumná zařízení zaměřená na vozidla s elektrickým pohonem a interoperabilitu inteligentní sítě.

2.5 Návrh směrnice se zaměřuje na infrastrukturu pro alternativní paliva, vytvoření společných technických specifikací a na informace pro spotřebitele. Ukládá však také členským státům,

aby přijaly vnitrostátní rámec politiky pro tržní rozvoj alternativních paliv a jejich infrastruktury. Tento rámec má zahrnovat požadavek na informování, politická a regulační opatření na podporu budování infrastruktury, podpůrná opatření, výzkum a stanovení cílů a spolupráci s jinými členskými státy, s cílem a) zajistit mezinárodní soulad infrastruktury, b) umožnit cesty do celé EU.

2.6 Zároveň se sdělením a návrhem směrnice zveřejnila Komise rovněž pracovní dokument, v němž je stanoven akční plán na vypracování komplexního rámce EU pro LNG ve vodní dopravě. Komise plánuje, že ve spolupráci s EMSA navrhne do konce roku 2014 obsáhlý soubor pravidel, norem a pokynů pro dodávání a doplňování LNG a jeho používání ve vodní dopravě.

### 3. Obecné připomínky

3.1 Jak již bylo uvedeno výše, EHSV se otázkami potřeby alternativních paliv v dopravě a naléhavého vybudování odpovídající infrastruktury pro spolehlivý systém čerpání paliva či dobíjení baterií, který podpoří přeshraniční mobilitu, zabýval již několikrát. Zdůraznil také, že je potřeba přijmout další opatření na podporu rozšíření elektrických vozidel na trhu a opatření, která členským státům poskytnou dostatečnou autonomii při provádění této politiky. EHSV proto tuto iniciativu vítá.

3.2 EHSV podporuje přístup navržený ve sdělení a převzatý do návrhu směrnice, tedy uložit členským státům, aby přijaly vnitrostátní rámce politiky pro tržní rozvoj alternativních paliv, které budou splňovat určitý počet minimálních požadavků. Tyto rámce budou podléhat systému oznamování a vyhodnocování spravovanému Komisí.

3.3 EHSV zejména souhlasí se zaměřením na infrastrukturu pro čerpání paliva nebo dobíjení baterií jako prostředek šíření vozidel a lodí na alternativní paliva na trhu. Obecně se, zdá se, přijímá, že jsou tato opatření důležitá pro vybudování důvěry uživatelů v alternativní paliva, která je zásadní pro úspěch na trhu.

3.4 EHSV rovněž vítá zavedení technických norem EU pro infrastrukturu pro čerpání paliva nebo dobíjení baterií. Toto opatření je rozhodujícím faktorem pro vzbuzení důvěry v alternativní paliva jakožto schůdné alternativy pro přeshraniční dopravu. EHSV předpokládá, že Komise využije své pravomoci, kterou jí dává návrh směrnice, a to přijímat akty v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci technických specifikací, aby zaručila, že tyto specifikace budou vždy v souladu se specifikacemi platnými na světovém trhu.

3.5 EHSV zaznamenává, že návrh směrnice ukládá členským státům, aby přijaly vnitrostátní rámec politiky pro alternativní paliva. Čl. 3 odst. 3 však členským státům zjevně umožňuje, aby některá paliva z této politiky vynechaly, a požadavky na infrastrukturu stanovené v člácích 4 až 6 pokrývají pouze dodávky elektřiny, vodíku a zemního plynu. Naproti tomu požadavek na informování spotřebitelů obsažený v článku 7 zjevně pokrývá všechna alternativní paliva na trhu. Ze sdělení rovněž vyplývá, že alespoň vzhledem k současné situaci (když vezmeme v úvahu minimální kvóty pro biopaliva v budoucí skladbě zdrojů energie) budou důležitým prvkem budoucí skladby zdrojů energie zejména tzv. vyspělá biopaliva. EHSV se proto domnívá, že by se v článku 3 legislativního návrhu měl uvést základní soubor alternativních paliv, jež musí vnitrostátní rámce politiky zahrnovat.

3.6 Podle článku 3 návrhu směrnice mají členské státy posoudit přeshraniční kontinuitu pokrytí infrastrukturou pro alternativní paliva. Článek rovněž stanoví, že členské státy prostřednictvím konzultací nebo společných rámců politiky spolupracují s cílem zajistit, aby opatření, jimiž se směrnice provádí, byla soudržná a koordinovaná. Jediným způsobem, jak tento základní požadavek náležitě provést, je pravděpodobně mechanismus oznamování a vyhodnocování, stanovený v čl. 3 odst. 5 a 6. EHSV pochybuje, zda to bude stačit, a táže se, zda by nebylo vhodné zřídit stálou koordinační funkci podobnou koordinátorům určitých projektů TEN-T podle hlavních směrů TEN-T.

3.7 Komise se zjevně domnívá, že infrastrukturu pro alternativní paliva lze financovat bez přímého veřejného financování, s výhradním využitím nástrojů politiky, jako jsou stavební povolení, koncese, předpisy o veřejných zakázkách, předpisy upravující přístup a poplatky a nefinanční pobídky. EHSV se domnívá, že tomu tak může být u neveřejných dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, pochybuje však, že tato koncepce bude fungovat u veřejně přístupných dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, jejichž komerční provoz je obecně považován za nemožný a veřejné financování za jediné reálné řešení, přinejmenším ve fázi výstavby. (Viz např. *Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)*, část 5.5 – zpráva německého ministerstva dopravy z července 2012).

3.8 Vzhledem k vyšší investičních nákladů a nejistotě trhů se EHSV domnívá, že bude v dlouhodobém horizontu obecně potřeba financovat infrastrukturu pro čerpání či dobíjení alternativních paliv z veřejných prostředků. EHSV je tedy toho názoru, že je třeba přehodnotit postoj k této záležitosti uvedený ve sdělení. Tyto potřeby financování byly zohledněny v právě vydaných pokynech týkajících se finančních pobídek pro ekologická a energeticky účinná vozidla (SWD (2013)27) a měly by se rovněž vzít v úvahu při stanovování priorit, např. pro financování TEN-T.

3.9 EHSV rovněž zpochybňuje počet dobíjecích stanic stanovený v příloze II návrhu pro jednotlivé členské státy na rok 2020. Pro ilustraci uveďme příklad Německa, kde má být 1 500 000 dobíjecích stanic, z nichž 150 000 veřejně přístupných. Zpráva o provádění německého programu elektromobility uvedená v odstavci 3.7 předpokládá na zhruba stejný počet automobilů celkem něco málo pod 1 milion dobíjecích stanic. 150 000 těchto dobíjecích stanic má být veřejně přístupných, nad 50 % z nich však visí otazník. EHSV proto navrhuje, aby se cílové hodnoty uvedené v příloze II přehodnotily a aby byl navržen jednoduchý mechanismus přezkumu předpokládaných hodnot uvedených v příloze II.

#### 4. Konkrétní připomínky

4.1 EHSV zpochybňuje kritérium nákladové účinnosti u zařízení pro dodávky pobřežní elektřiny uvedené v čl. 4 odst. 4 návrhu směrnice. Není jasné, podle jakých kritérií účinnosti se mají náklady měřit.

4.2 EHSV vítá požadavek na vybavení všech veřejně přístupných dobíjecích stanic inteligentními měřicími systémy. Usnadní to budoucí rozvoj funkcí, jako je volba zelené energie pro dobíjení a dodávky elektřiny z vozidla v energetické špičce. EHSV se táže, zda by se o tomto požadavku nemohlo uvažovat i u neveřejných dobíjecích stanic.

4.3 EHSV pochybuje, že ustanovení čl. 4 odst. 8 návrhu směrnice budou stačit k zajištění práva na roaming při používání elektrického vozidla při přeshraničních cestách. EHSV se domnívá, že by se mělo vážně uvažovat o možnosti uložit členským státům povinnost zajistit využívání roamingu v rámci EU za příznivé ceny.

4.4 Při srovnání čl. 6 odst. 1 a 2 s odst. 4 stejného článku se EHSV táže, zda je plánovaná lhůta pro dostupnost technických specifikací pro LNG, stanovená v bodě 3.1 přílohy III, „do roku 2014“ skutečně vyhovující vzhledem k tomu, že pravidlo 0,1 % obsahu síry v lodních palivech začne v kontrolních oblastech emisí síry platit 1. ledna 2015. Na skutečné provedení práce, natož pro stanovení podmínek financování, je tak příliš krátká doba. EHSV proto navrhuje přijmout opatření, jimiž se zaručí, že přístavy, majitelé lodí a jejich provozovatelé budou moci včas využít možnosti přizpůsobit se 0,1 % požadavku používáním LNG, aniž by riskovali nesoulad s pravidly EU podle směrnice 1999/32/ES ve znění směrnice 2012/22/EU (čl. 4 odst. 4).

4.5 EHSV by uvítal, kdyby v návrhu směrnice, třeba v článku 3, byla uvedena potřeba nalézt vhodná řešení k zaručení dostupnosti odpovídající infrastruktury v řídce osídlených oblastech, kde může být zvláště obtížné získat finanční prostředky bez veřejné podpory, i po skončení období rozběhu.

4.6 EHSV poukazuje na to, že LNG jako takový je sice možné získávat z fosilních paliv nebo biopaliv, z pracovního dokumentu (část 1, poslední odstavec) však vyplývá, že typ, s nímž se počítá pro použití v námořní dopravě, je v současnosti zjevně fosilního původu, přestože má velmi dobré parametry, co se týče vlivu na životní prostředí. EHSV doufá, že bude vyvinuto úsilí o podporu využívání jiných typů LNG nebo jiných pohonných systémů. Případně přechodný charakter řešení spočívajícího ve využívání LNG znovu zpochybňuje vysoký závazek návrhu ohledně zařízení souvisejících s používáním LNG.

V Bruselu dne 22. května 2013.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Henri MALOSSE

---