

Πέμπτη 25 Οκτωβρίου 2018

P8_TA(2018)0438

Ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση: ώρα για δράση!

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 2018 σχετικά με την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση: ώρα για δράση! (2018/2023(INI))

(2020/C 345/15)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 2017, με τίτλο «Ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων — Σχέδιο δράσης για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 6 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης εθνικών πλαισίων πολιτικής βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ» (COM(2017)0652),
 - έχοντας υπόψη την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ⁽¹⁾,
 - έχοντας υπόψη την οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών ⁽²⁾,
 - έχοντας υπόψη τη Συμφωνία του Παρισιού, την απόφαση 1/CP.21 και την 21η Διάσκεψη των μερών της Σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (COP21), καθώς και την 11η Διάσκεψη των μερών που λογίζεται ως Σύνοδος των μερών του Πρωτοκόλλου του Κιότο (CMP11), η οποία διεξήχθη στο Παρίσι (Γαλλία) από τις 30 Νοεμβρίου έως τις 11 Δεκεμβρίου 2015,
 - έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα και σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 (COM(2017)0676),
 - έχοντας υπόψη τον Διεθνή Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF), καθώς και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις προκειμένου να καταστεί ο Κώδικας υποχρεωτικός βάσει της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), πράξεις οι οποίες αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που εγείρει σε κανονιστικό επίπεδο η έγκριση εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα της ναυτιλίας και επιδιώκουν την ελαχιστοποίηση του κινδύνου για τα πλοία, το πλήρωμά τους και το περιβάλλον, και έχοντας υπόψη τη φύση των οικείων καυσίμων,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 19ης Απριλίου 2018,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 52 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και της Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (A8-0297/2018),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η κινητικότητα αποτελεί βασική ανάγκη και τη ραχοκοκαλιά των κοινωνιών και των οικονομιών μας, και ότι θα πρέπει να είναι καθαρή, βιώσιμη, αξιόπιστη, οικονομικά προσιτή και ασφαλής από κάθε άποψη· λαμβάνοντας υπόψη ότι, στο πλαίσιο αυτό, οι καθαρές τεχνολογίες προσφέρουν τεράστιες ευκαιρίες και οφέλη για την κοινωνία, με σημαντικό αντίκτυπο στην υγεία και στο περιβάλλον, καθώς και στην αυτοκινητοβιομηχανία, στους παρόχους ενέργειας, στις επιχειρήσεις κοινής ωφελείας και στους φορείς εκμετάλλευσης δικτύων·

⁽¹⁾ ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5.

Πέμπτη 25 Οκτωβρίου 2018

- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει τα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής (ΕΠΠ), τα οποία αξιολόγησε η Επιτροπή στην πρόσφατη ανακοίνωσή της COM(2017)0652, όπου επισημάνθηκε ότι οι στόχοι και η υλοποίηση υποδομών φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, καθώς μόνον οκτώ από τα 25 κράτη μέλη συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις όσον αφορά τα ΕΠΠ, οι οποίες ορίζονται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ⁽¹⁾, και ότι δύο κράτη μέλη δεν υπέβαλαν τα ΕΠΠ τους έως τις 16 Νοεμβρίου 2016, όπως απαιτεί το άρθρο 3 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές θα βελτιώσει την ποιότητα του αέρα και θα ενισχύσει την ενεργειακή ασφάλεια και ανεξαρτησία της Ευρώπης ως προς τις εισαγωγές ενέργειας και ορυκτών καυσίμων και, ως εκ τούτου, θα απαιτήσει μια ταχεία και ουσιαστική αλλαγή όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα είδη ενέργειας, καυσίμων και συστημάτων ισχύος, καθώς και την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης, με την ανάπτυξη των πλέον αποδοτικών και προηγμένων τεχνολογιών, τη μετάβαση σε πολυτροπικές μεταφορές και την αλλαγή των συμπεριφορών κινητικότητας.
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές συνιστούν τον μόνο μείζονα οικονομικό τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου έχουν αυξηθεί από το 1990· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας αυτός ευθύνεται για το 23 % των εκπομπών CO₂, ποσοστό το οποίο εξακολουθεί να αυξάνεται· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι οδικές μεταφορές καταναλώνουν σχεδόν το 75 % όλης της ενέργειας που χρησιμοποιείται για μεταφορές και ευθύνονται για το 73 % σχεδόν των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου του τομέα των μεταφορών· λαμβάνοντας υπόψη ότι η σταθερή αύξηση της κυκλοφορίας συνδέεται με την αύξηση των μετακινήσεων και του όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρονται στην ΕΕ και με την αυξημένη κινητικότητα των ατόμων· λαμβάνοντας υπόψη η προβλεπόμενη για το 2030 σχετική αύξηση θα έχει επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή, στην ποιότητα του αέρα και στην ενεργειακή κατανάλωση, και θα έχει επίσης αντίκτυπο στις υποδομές· λαμβάνοντας υπόψη ότι η απαλλαγή των οδικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, με τη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, θα απαιτήσει μια ευέλικτη προσέγγιση, ήτοι ενδεχομένως να απαιτούνται διαφορετικά εναλλακτικά καύσιμα για διαφορετικά υποσύνολα οχημάτων·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ναυτιλία αντιπροσωπεύει πάνω από το 80 % του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο και ευθύνεται για το 3 % των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, ενώ παράλληλα συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση κοντά σε παράκτιες περιοχές και λιμένες· λαμβάνοντας υπόψη ότι η σταδιακή εφαρμογή των εναλλακτικών καυσίμων στη ναυτιλία, δεδομένης της ουσιαστικής συμβολής της στην παγκόσμια αγορά μεταφορών, θα έχει σημαντικό θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, προκειμένου να συγκρατηθεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη σαφώς κάτω των 2 °C, και παράλληλα να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε να διατηρηθεί στον 1,5 °C, όπως ορίζει η Συμφωνία του Παρισιού, είναι αναγκαίο να απαλλαγθούν πλήρως οι οδικές μεταφορές από τις ανθρακούχες εκπομπές και να επιτευχθεί ουδέτερο ισοζύγιο εκπομπών έως το 2050 το αργότερο· λαμβάνοντας υπόψη ότι η μετάβαση σε εναλλακτικά καύσιμα θα συμβάλει μεν στην επίτευξη του στόχου αυτού, αλλά θα εξακολουθούν να απαιτούνται και συμβατικά καύσιμα στο άμεσο μέλλον, μέχρι να μπορεί να καλυφθεί η ζήτηση εξ ολοκλήρου από εναλλακτικά καύσιμα·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, δεδομένου του πλήρους κύκλου ζωής των οχημάτων, η μετάβαση σε βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα και συστήματα ισχύος αποτελεί το καλύτερο μέσο για την απαλλαγή του υφιστάμενου και του μελλοντικού στόλου οχημάτων από τις ανθρακούχες εκπομπές· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο συνολικός αντίκτυπος θα είναι ακόμη μεγαλύτερος εάν η εν λόγω μετάβαση συνδυαστεί με την αυξημένη αποδοτικότητα των οχημάτων, τη χρήση δημόσιων συγκοινωνιών και ποδηλάτων, την ανάπτυξη της κοινής κινητικότητας και τη βελτίωση της συνολικής αποδοτικότητας των συστημάτων μεταφορών μέσω της εφαρμογής συνεργατικών και ευφυών συστημάτων μεταφορών (C-ITS) και τεχνολογιών αυτοματοποίησης και ψηφιοποίησης· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο πολεοδομικός και χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να στηρίξει και να συμπληρώσει τις τεχνολογικές προσπάθειες, καθώς και την ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού· λαμβάνοντας υπόψη ότι η πρόωπη εναλλακτικών καυσίμων μπορεί να συμβάλει σε εξίσου σημαντικό βαθμό στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι το μειονέκτημα των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων ως προς την τιμή σε σύγκριση με τα συμβατικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, σε συνδυασμό με την ελλιπή ανάπτυξη υποδομών ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, εξακολουθεί να συνιστά έναν από τους κύριους φραγμούς στις αγοραστικές αποφάσεις των πελατών· λαμβάνοντας υπόψη ότι, στο πλαίσιο αυτό, έχει αποδειχθεί ότι οι πριμοδοτήσεις υπέρ των αγοραστών, οι φορολογικές απαλλαγές και τα μη φορολογικά κίνητρα επιταχύνουν τη διείσδυση στην αγορά και θα πρέπει να αντανakλούν την επίδοση των διαφόρων εναλλακτικών καυσίμων όσον αφορά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και ρύπων·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η μετάβαση σε εναλλακτικά καύσιμα και συστήματα ισχύος αποτελεί ευκαιρία, αλλά και ερευνητικό κίνητρο, για να επαναβεβαιώσει η ανταγωνιστική ευρωπαϊκή βιομηχανία την τεχνολογική της πρωτοκαθεδρία· λαμβάνοντας υπόψη ότι η εν λόγω μετάβαση διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη διεθνή ανταγωνιστικότητα όσον αφορά τις γνώσεις, την τεχνολογία και το μερίδιο αγοράς·

(1) ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1.

Πέμπτη 25 Οκτωβρίου 2018

- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αναδιτύπωση του κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα αναμένεται να θέσει φιλόδοξους στόχους μείωσης και να παράσχει κίνητρα για οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών καυσαερίων, ακολουθώντας παράλληλα μια τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση, ώστε να ανοίξει ο δρόμος για έναν απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές ευρωπαϊκό στόλο οχημάτων, πράγμα που απαιτεί την ανάπτυξη επαρκούς δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων· λαμβάνοντας υπόψη ότι η αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών συμπληρώνει την οδηγία για τα εναλλακτικά καύσιμα, καθώς εγγυάται τη ζήτηση στους προμηθευτές και αυξάνει τη διείσδυση των καθαρών οχημάτων·
- IA. λαμβάνοντας υπόψη ότι το 94 % του τομέα των μεταφορών της Ευρώπης εξαρτάται από το πετρέλαιο, το 90 % του οποίου πρέπει να εισάγεται, μεταξύ άλλων από ορισμένες πολιτικά ασταθείς χώρες·
- IB. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ, στα εναλλακτικά καύσιμα εξακολουθούν να συγκαταλέγονται καύσιμα ορυκτής προέλευσης, πράγμα που αντιβαίνει στον στόχο της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές και στη σταδιακή κατάργηση των ορυκτών καυσίμων· λαμβάνοντας υπόψη ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε λύσεις χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών καυσαερίων που αφορούν ολόκληρο τον κύκλο ζωής των οχημάτων· λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη ότι, όσον αφορά τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τον τομέα της ναυτιλίας, το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και το συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) ενδέχεται να συμβάλουν στη βελτίωση βραχυμεσοπρόθεσμα της ποιότητας του αέρα, ιδιαίτερα γύρω από λιμένες και κατά μήκος ακτογραμμών·
- II. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι αναγκαίο να συνδεθούν ακόμη πιο στενά οι τομείς της ενέργειας και των μεταφορών, ούτως ώστε να καταστεί εφικτή η ριζική απαλλαγή της κινητικότητας από ανθρακούχες εκπομπές· λαμβάνοντας υπόψη ότι φορείς ενέργειας όπως ο ηλεκτρισμός και το υδρογόνο καθιστούν εφικτή την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, ενώ παράλληλα ενσωματώνουν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας· λαμβάνοντας υπόψη ότι με τη σταδιακή μετάβαση του ενεργειακού τομέα στη χρήση αποκλειστικά ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, θα πρέπει να προβλέπεται η αποθήκευση της πλεονάζουσας ενέργειας σε περιόδους χαμηλής ζήτησης· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή (BEV) και τα ηλεκτρικά οχήματα κυψελών καυσίμων (FCEV) μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη του σκοπού αυτού· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι φορείς ενέργειας χαμηλών εκπομπών άνθρακα θα αποτελέσουν ενδιάμεσο βήμα κατά τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών· λαμβάνοντας υπόψη ότι η τεχνολογική ουδετερότητα θα πρέπει, ως εκ τούτου, να αποτελέσει σημείο αφετηρίας κατά την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·
- IA. λαμβάνοντας υπόψη ότι σχεδόν όλες οι κυψέλες ιόντων λιθίου — βασικό στοιχείο των συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων — κατασκευάζονται εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως στην Ασία·
- IE. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα έξυπνα και εύρωστα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας, η καλύτερη εναρμόνιση των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας και αερίου, με τη μετατροπή ηλεκτρικής ενέργειας σε αέριο, η πρόσβαση των παρόχων υπηρεσιών φόρτισης και των ιδιωτικών σταθμών φόρτισης στο δίκτυο, και η ανάπτυξη σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο αποτελούν βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης· λαμβάνοντας υπόψη ότι, στην περίπτωση των BEV και των FCEV, η έξυπνη και ελεγχόμενη φόρτιση μπορεί μεν να συμβάλλει στην εξισορρόπηση των δικτύων, αλλά εξακολουθεί να μην υφίσταται κανονιστικό, φορολογικό και τεχνικό πλαίσιο·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ΔΕΔ-Μ αποτελεί το κύριο δίκτυο μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση· λαμβάνοντας υπόψη ότι θα πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα η έμφαση στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και στην επιδίωξη του στόχου που τέθηκε στην ανακοίνωση, όσον αφορά την πλήρη κάλυψη των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) με σταθμούς φόρτισης έως το 2025· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο στόχος αυτός θα πρέπει να συμπληρωθεί περαιτέρω με την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων τόσο στο σύνολο του ΔΕΔ-Μ όσο και σε αστικές, αγροτικές και αραιοκατοικημένες περιοχές, συνυπολογίζοντας δομικούς και οικονομικούς περιορισμούς, ούτως ώστε να επιτευχθεί ισορροπημένη κάλυψη·
1. επικροτεί την προαναφερόμενη ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων· τονίζει ότι απαιτούνται περαιτέρω συντονισμός και συνεργασία σε επίπεδο ΕΕ, για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές έως το 2050, και υπογραμμίζει τις ευκαιρίες για τη βιομηχανία, την τεχνολογία και την απασχόληση τις οποίες προσφέρει η ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων και των αντίστοιχων υποδομών·

Ενίσχυση των προσπαθειών

2. καλεί, ωστόσο, την Επιτροπή να προβεί σε αναθεώρηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, όπου θα διατηρείται ο ισχύων ορισμός των εναλλακτικών καυσίμων όπως παρατίθεται στο άρθρο 2, και να εστιάσει στην ορθή εφαρμογή της οδηγίας, ούτως ώστε να καλυφθούν τα κενά όσον αφορά τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, δεδομένου ότι μέχρι στιγμής την έχουν εφαρμόσει πλήρως μόνο 8 από 25 κράτη μέλη· τονίζει την ανάγκη να αυξηθεί η διείσδυση των εναλλακτικών καυσίμων και να δημιουργηθεί ένα σταθερό περιβάλλον για επενδύσεις·

Πέμπτη 25 Οκτωβρίου 2018

3. επισημαίνει ότι η αξιολόγηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής (ΕΠΠ) από την Επιτροπή καταδεικνύει ότι τα επίπεδα προσπάθειας, φιλοδοξίας και διαθέσιμης χρηματοδότησης ποικίλουν μεταξύ των κρατών μελών, και ότι δεν επιτυγχάνεται μια ολοκληρωμένη και ομοιόμορφα κατανομημένη ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων· καλεί, ως εκ τούτου, την Επιτροπή να αξιολογήσει διεξοδικά τα έργα και το επίπεδο φιλοδοξίας των ΕΠΠ, να προτείνει πρόσθετα μέτρα κατά περίπτωση, και να υποστηρίξει τα κράτη μέλη με παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών· καλεί την Επιτροπή να αντικαταστήσει το σύστημα των ΕΠΠ με πιο αποδοτικούς μηχανισμούς, μεταξύ άλλων με συγκεκριμένους, δεσμευτικούς και εκτελεστούς στόχους, για να διατυπωθούν κριτήρια βιωσιμότητας· συνιστά στην Επιτροπή να λάβει υπόψη την προτεινόμενη και την πραγματοποιηθείσα διείσδυση των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων και την τεχνολογική τους πρόοδο, να αφήσει στα κράτη μέλη περιθώρια ευελιξίας όσον αφορά τον προσδιορισμό του τρόπου επίτευξης των στόχων, και να επιδιώξει τον στόχο ενός προσβάσιμου, συμβατού και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών για όλα τα εναλλακτικά καύσιμα·

4. ζητεί να ληφθεί υπόψη η προβλεπόμενη αύξηση των μετακινήσεων και του μεταφερόμενου όγκου έως το 2030, για τον υπολογισμό της κλίμακας και τον κατάλληλο εξοπλισμό των νέων υποδομών· τονίζει τη σημασία των τεχνολογικών εξελίξεων που εφαρμόζονται ή σχεδιάζονται στους κλάδους των συσσωρευτών, του υδρογόνου και της αποθήκευσης ενέργειας, και τονίζει την ανάγκη να συνυπολογίζονται οι εξελίξεις αυτές στις στρατηγικές επιλογές που πρόκειται να πραγματοποιηθούν· τονίζει ότι οι νέες υποδομές πρέπει να διαθέτουν δυνατότητα προσαρμογής όσον αφορά τόσο τον όγκο όσο και τις τεχνολογίες· τονίζει, για παράδειγμα, ότι μια μαζική αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών οχημάτων σε συνδυασμό με την αύξηση της αυτονομίας των εν λόγω οχημάτων στα 400 χλμ. θα επηρεάσουν την πυκνότητα ανάπτυξης του δικτύου σταθμών φόρτισης καθώς και το είδος της απαιτούμενης φόρτισης·

5. συνιστά να αξιολογείται ετησίως η κατάσταση εφαρμογής στα κράτη μέλη και να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, ούτως ώστε να μετατοπιστεί από την ανάπτυξη κατά μήκος του βασικού δικτύου ΔΕΔ-Μ στην κάλυψη και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, των αστικών και περιφερειακών κόμβων, και των περιοχών όπου ο ευρωπαϊκός δείκτης ποιότητας του αέρα (EAQI) αγγίζει «υψηλά» επίπεδα για περισσότερες από 35 ημέρες ανά έτος και όπου η πυκνότητα πληθυσμού είναι έξι φορές υψηλότερη από τη μέση ενωσιακή πυκνότητα, για την επίτευξη γεωγραφικά ευρείας κάλυψης, καθώς και να συμπεριληφθούν οι υποδομές για τους δημόσιους στόλους· καλεί την Επιτροπή να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) στο πλαίσιο αυτό και να αυξήσει τη χρηματοδότησή του·

6. υποστηρίζει τις ηλεκτροδοτούμενες οδούς που επιτρέπουν τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων κατά την οδήγηση· ζητεί την ευρύτερη ανάπτυξή τους, τουλάχιστον κατά μήκος των οδών του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ· πιστεύει ότι οι ηλεκτροδοτούμενες οδοί θα μπορούσαν να αποτελέσουν λύση για τη μείωση του μεγέθους των συσσωρευτών και, κατ' επέκταση, των τιμών των νέων οχημάτων·

7. καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων εναλλακτικών καυσίμων, με τη διασφάλιση της τεχνολογικής ουδετερότητας, ιδιαίτερα κατά την προώθηση υποδομών διανομής, ούτως ώστε να καταστούν υποχρεωτικές οι υποδομές υδρογόνου, με απαιτήσεις ανάπτυξης που να είναι ισότιμες με εκείνες που υφίστανται για το CNG, αλλά προσαρμοσμένες·

8. υπογραμμίζει τη σημασία της βιώσιμης πολεοδομίας, με τη μετάβαση από την ιδιωτική στην κοινή και δημόσια χρήση των μεταφορών, και καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων για τις συλλογικές και δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών, όπως λεωφορεία, τραμ, τρένα, κοινόχρηστα αυτοκίνητα, ταξί, κλειστά ημιφορτηγά (μίνι βαν), αλλά και ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσυκλέτες· ενθαρρύνει την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε αστικές και προαστιακές περιοχές, δίνοντας προτεραιότητα στις περιοχές όπου είναι χαμηλή η ποιότητα του αέρα·

9. ενθαρρύνει τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές που συμμετέχουν στο Παγκόσμιο Σύμφωνο των Δημάρχων για το Κλίμα και την Ενέργεια να επιδιώξουν να συμπεριλάβουν συγκεκριμένα μέτρα στα οικεία σχέδια δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια (ΣΔΒΕ), ιδιαίτερα όσον αφορά την κατασκευή ή την ολοκλήρωση των υποδομών φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα·

10. καλεί την Επιτροπή να συμπληρώσει τους σχετικούς με το κλίμα στόχους της οδηγίας 2014/94/ΕΕ με πρόσθετα μέτρα για καθαρό αέρα, σε συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας των ενωσιακών οδηγιών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα 2004/107/ΕΚ⁽¹⁾ και 2008/50/ΕΚ⁽²⁾·

11. εφιστά την προσοχή στη σημασία των βιώσιμων δημόσιων συμβάσεων για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων ως κινητήριας δύναμης της ζήτησης για εναλλακτικά καύσιμα και για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·

(1) ΕΕ L 23 της 26.1.2005, σ. 3.

(2) ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1.

Πέμπτη 25 Οκτωβρίου 2018

12. ζητεί να παρέχεται καθαρή ενέργεια στους αερολιμένες (για χρήση σε στάσιμα αεροπλάνα, καθώς και για τον κινητό εξοπλισμό στους αερολιμένες), ούτως ώστε να περιοριστεί η κατανάλωση κηροζίνης, να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα και να μειωθούν οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και η ηχορύπανση·

Ταμείο Καθαρής Κινητικότητας: η χρηματοδότηση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

13. επικροτεί τις προσπάθειες της Επιτροπής να παράσχει 800 εκατομμύρια EUR επιπλέον για τη χρηματοδότηση εκκίνησης, ούτως ώστε να στηρίξει τη διείσδυση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων· αμφιβάλλει, ωστόσο, ότι θα είναι επαρκής η μόχλευση, δεδομένης της προβλεπόμενης ανάγκης για 5,2 δισεκατομμύρια EUR έως το 2020 και για πρόσθετες συνολικές επενδύσεις ύψους 16-22 δισεκατομμυρίων EUR έως το 2025⁽¹⁾· καλεί επιτακτικά την Επιτροπή να αυξήσει την αρχική χρηματοδότηση, να υποστηρίξει όχι μόνο την ανάπτυξη, αλλά και τη λειτουργία των εν λόγω υποδομών κατά το μη κερδοφόρο στάδιο της διείσδυσης στην αγορά, και να εστιάσει στις ανάγκες των φορέων παροχής δημόσιων μεταφορών, μεταξύ άλλων για τη στήριξη υποδομών όπως τα εργαστήρια συντήρησης· υπογραμμίζει ότι είναι αναγκαίες επιπλέον δημόσιες, αλλά και ιδιωτικές ειδικά, επενδύσεις·

14. θεωρεί ότι οι εκτιμώμενες αναγκαίες επενδύσεις ύψους 25 δισεκατομμυρίων EUR έως το 2025 θα μπορούσαν να συγχρηματοδοτηθούν, με την Ευρωπαϊκή Ένωση να συνεισφέρει το 10 % περίπου, ενώ το υπόλοιπο 90 % περίπου να προέρχεται από τη βιομηχανία, ιδιαίτερα από τους κατασκευαστές, τους παρόχους, τους παραγωγούς ενέργειας και καυσίμων και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη· τονίζει ότι τα έργα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων θα πρέπει να έχουν πρόσβαση στις επιχορηγήσεις και στα δάνεια που παρέχουν ο μηχανισμός CEF, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ETEπ) και το Επενδυτικό Σχέδιο της Επιτροπής για την Ευρώπη, διασφαλίζοντας πάντα ότι δεν στρεβλώνεται η αγορά· ζητεί να κατανέμονται οι χρηματοδοτικοί πόροι του ταμείου με κριτήρια τη βιωσιμότητα, τη σκοπιμότητα, την τεχνολογική ουδετερότητα, τους στόχους για το κλίμα, την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης και την πολιτική συνοχής· ζητεί να καταστεί αρμόδιος φορέας ο Εκτελεστικός Οργανισμός Καινοτομίας και Δικτύων (INEA), ο οποίος ήδη εποπτεύει τον μηχανισμό CEF·

15. εκτιμά ότι τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία 2 (ΕΔΕΤ 2), καθώς και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής και τα προγράμματα InvestEU και Ορίζων Ευρώπη, αποτελούν κατάλληλα μέσα για τη στήριξη της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και των συνεχών επενδύσεων στην έρευνα και την καινοτομία, ούτως ώστε να επιτευχθεί ένα καλύτερο επίπεδο σύζευξης τομέων όπως οι μεταφορές και η ενέργεια·

16. καλεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει την οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾ σχετικά με τις πληροφορίες προς καταναλωτές όσον αφορά τα αυτοκίνητα· είναι της άποψης ότι η εν λόγω αναθεώρηση θα πρέπει να έχει ως στόχο να βελτιωθούν σημαντικά οι πληροφορίες που λαμβάνουν οι καταναλωτές για την κατανάλωση καυσίμων, τις εκπομπές CO₂ και τις ρυπογόνες εκπομπές, και να καταστεί εφικτή η σύγκριση της απόδοσης και των εκπομπών των συμβατικών τεχνολογιών και των τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων όσον αφορά μεταφορές υπό πραγματικές συνθήκες·

17. καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει κανονισμό σχετικά με την περιαγωγή σε δημοσίως προσβάσιμες υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, τουλάχιστον κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ·

18. επισημαίνει ότι η φορολογία έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα των τιμών των εναλλακτικών καυσίμων· καλεί, ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη να επανεξετάσουν τα πλαίσιά τους για τη φορολόγηση της ενέργειας, ούτως ώστε να διευκολύνουν τη διείσδυση εναλλακτικών καυσίμων χαμηλών και μηδενικών ανθρακούχων εκπομπών και να παράσχουν σχετικά κίνητρα, καθώς και να εξαλείψουν την υφιστάμενη ανομοιογένεια της φορολογίας της ενέργειας που επιβάλλεται σε διάφορους τρόπους μεταφοράς, για παράδειγμα στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται από ξηράς σε πλοία και στην ενέργεια που χρησιμοποιείται για την παραγωγή εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της μετατροπής ηλεκτρικής ενέργειας σε αέριο ως τρόπου αποθήκευσης διαλειπουσών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας·

19. καλεί την Επιτροπή να υποστηρίξει την απαλλαγή των τομέων της θάλασσας και της ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές, με σαφή έμφαση στην καινοτομία, στην ψηφιοποίηση και στην προσαρμογή των λιμένων και των πλοίων· καλεί την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις περιφέρειές τους να θεσπίσουν ένα κοινό «έργο γαλάζιων διαδρόμων LNG για τα νησιά», ιδιαίτερα στις εξόχως απόκεντρες περιοχές· υπογραμμίζει ότι η από ξηράς παροχή ενέργειας τόσο από εσωτερικούς όσο και από θαλάσσιους λιμένες μπορεί να συμβάλει σημαντικά στη μείωση του θορύβου, των εκπομπών CO₂ και άλλων ρυπογόνων εκπομπών, καθώς και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα·

⁽¹⁾ COM(2017)0652.

⁽²⁾ ΕΕ L 12 της 18.1.2000, σ. 16.

Πέμπτη 25 Οκτωβρίου 2018

Εναλλακτικά καύσιμα — μια εναλλακτική βιομηχανική πολιτική

20. εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι είναι υπερβολικά αργή η πρόοδος όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και τη διαθεσιμότητα οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων — συγκεκριμένα, το 2017 διατίθεντο μόνο 19 ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή και 25 υβριδικά οχήματα με ρευματολήπτη, σε σύγκριση με 417 μοντέλα με κινητήρα εσωτερικής καύσης — και καλεί τους κατασκευαστές να εντείνουν τις προσπάθειές τους στο πλαίσιο αυτό· αναγνωρίζει ότι είναι αναγκαίες πολιτικές που παράσχουν κίνητρα για τη χρήση οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καυσαερίων και τονώνουν την προσφορά ελαφρών και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων, όπως τα φιλόδοξα πρότυπα εκπομπών για το 2025 και το 2030 όσον αφορά τα καινούργια ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα, μεταξύ άλλων και ισχυρά κίνητρα για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καυσαερίων· αναγνωρίζει ταυτόχρονα την ανάγκη για μεγαλύτερες επενδύσεις από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα·

21. τονίζει τη σύνδεση ανάμεσα στη διαθεσιμότητα οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων, στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και στην καταναλωτική ζήτηση για τις εν λόγω τεχνολογίες· υπογραμμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι η μετάβαση προς εναλλακτικά καύσιμα και συστήματα ισχύος θα μπορούσε να συμβάλει στην παγκόσμια ανταγωνιστικότητα του κλάδου και στη διατήρηση θέσεων απασχόλησης υψηλής ποιότητας στην Ευρώπη, καθώς και να επανορθώσει για τις χαμένες ευκαιρίες όσον αφορά την απαλλαγή της αυτοκινητοβιομηχανίας από τις ανθρακούχες εκπομπές και για την έλλειψη επενδύσεων στις βιώσιμες μεταφορές· τονίζει ότι η αυξημένη διείσδυση των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων θα μειώσει το κόστος παραγωγής και θα επιταχύνει τη μείωση του συνολικού κόστους της ιδιοκτησίας·

22. υπενθυμίζει τη σημασία μιας λειτουργικής εσωτερικής αγοράς όπου διασφαλίζεται η εύκολη πρόσβαση σε σταθμούς καυσίμων, η διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών πληρωμών και τα τεχνικά πρότυπα, η διαφάνεια της τιμολόγησης των καυσίμων και η διαλειτουργικότητα μεταξύ εξυπηρετητών και μορφοτύπων δεδομένων· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία της έγκαιρης, εύκολα κατανοητής, ακριβούς, προσβάσιμης και διαφανούς πληροφόρησης των καταναλωτών και της δυνατότητας πρόσβασης στις εν λόγω πληροφορίες μέσω μιας ανοιχτής πλατφόρμας δεδομένων· ζητεί να αναπτυχθούν πολυενεργειακοί σταθμοί, ούτως ώστε να αποφευχθεί η δημιουργία πληθώρας διαφορετικών δικτύων διανομής για κάθε είδος τροφοδοσίας·

23. επισημαίνει ότι ως επί το πλείστον η φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων θα πραγματοποιείται στην κατοικία ή στον χώρο εργασίας και συμπληρωματικά σε δημόσιους και ημιδημόσιους χώρους, όπως σε σουπερμάρκετ, σταθμούς τρένων ή αερολιμένες· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι είναι αναγκαίο να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση σε λύσεις έξυπνης φόρτισης, και ότι πρέπει να διασφαλίζεται η σταθερότητα του δικτύου και να παρέχεται η δυνατότητα ιδιοκατανάλωσης· υπογραμμίζει ότι για την ηλεκτροκίνηση μεγάλων αποστάσεων απαιτούνται σταθμοί ταχείας και υπερταχείας φόρτισης κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων, των κύριων οδικών συστημάτων και των κόμβων δικτύου· τονίζει ότι η ελεύθερη πρόσβαση σε σημεία φόρτισης, η διαλειτουργικότητα της τεχνολογίας και των πληρωμών και η ελεύθερη επιλογή ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της ανανεώσιμης ενέργειας, και παρόχου αποτελούν βασικούς παράγοντες ενός λειτουργικού συστήματος·

24. επικροτεί την πρωτοβουλία της Επιτροπής για μια βιώσιμη ευρωπαϊκή συμμαχία παραγωγών συσσωρευτών, και υποστηρίζει ένθερμα τη δημιουργία ευρωπαϊκής παραγωγής στοιχείων συσσωρευτών που θα εστιάζει σε τεχνολογίες επόμενης γενιάς· καλεί την Επιτροπή να διευρύνει την πρωτοβουλία σε άλλα συστήματα ισχύος, όπως οι κυψέλες καυσίμων, ούτως ώστε να διατηρήσει η ευρωπαϊκή τεχνολογία την ηγετική της θέση·

25. καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα εκτιμήσεων κύκλου ζωής για όλες τις λύσεις εναλλακτικών καυσίμων, συσσωρευτών και συστημάτων ισχύος, ούτως ώστε να απαλλαγεί ο τομέας των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές με βιώσιμο τρόπο, και να εκτιμήσει τις εκπομπές και τον αντίκτυπό τους στη ζήτηση ενέργειας και ύδατος, στη χρήση της γης, στο περιβάλλον και στις κοινότητες·

ο

ο ο

26. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.