

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor „Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi”

COM(2013) 17 final

și propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD)

(2013/C 271/21)

Raportor: **dl Stefan BACK**

La 24 ianuarie 2013, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi

COM(2013) 17 final

La 5 februarie și 8 februarie 2013, în conformitate cu articolul 91 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Parlamentul European și, respectiv, Consiliul au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 30 aprilie 2013.

În cea de-a 490-a sesiune plenară, care a avut loc la 22 și 23 mai 2013 (ședința din 22 mai), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 147 de voturi pentru, 1 vot împotriva și 5 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE salută Pachetul „Energie curată pentru transporturi”⁽¹⁾ și obiectivele acestuia, ce constau în crearea de condiții pentru distribuirea în masă pe piață a sistemelor de propulsie „curate”, care utilizează surse de energie „curate”.

1.2 CESE aprobă abordarea bazată pe dezvoltarea pieței și pe o minimă acoperire a infrastructurii de reîncărcare/realimentare cu standarde comune, pentru a suscita încrederea utilizatorilor și a asigura mobilitatea transfrontalieră.

1.3 CESE salută de asemenea faptul că propunerea pune accentul pe informarea consumatorului și pe încrederea acestuia pentru a contribui la dezvoltarea pieței de masă, care

constituie o premisă esențială a producerii de vehicule cu sisteme de propulsie alternative la prețuri abordabile.

1.4 CESE salută contribuția la creșterea economică și crearea de locuri de muncă pe care ar trebui să le genereze noile oportunități pe piață și îmbunătățirea competitivității industriei europene prin dezvoltarea de combustibilii alternativi și a infrastructurii acestora.

1.5 Punerea în aplicare a unei strategii pentru combustibilii „curați” nu ar trebui să se limiteze la o serie de combustibilii deja comercializați, ci să abordeze și o serie de chestiuni pe termen lung privind alte surse de energie „curate”, dezvoltarea rapidă și pe scară largă a acestui sector și necesitatea încurajării inovației și a introducerii pe piață.

1.6 CESE face referire la chestiunile abordate în avizul său privind Schimbarea indirectă a utilizării terenurilor (ILUC)/Bio-combustibilii (TEN/502 - CES2363-2012) și, în special la punctele 1.9 – 1.12, care demonstrează complexitatea și caracterul de lungă durată al acestor chestiuni, precum și necesitatea unei reevaluări constante.

⁽¹⁾ Comunicarea „Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi” (Comunicarea), propunerea de directivă privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi (Propunerea) și documentul de lucru al serviciilor Comisiei anexat acestuia, privind GNL pentru transportul maritim (Documentul de lucru).

1.7 Prin urmare, CESE consideră că obiectivele strategice pe termen lung formulate în comunicare ar trebui mai bine dezvoltate în propunere. De exemplu, cadrul politic național pentru combustibili „curați” și infrastructura acestora, pe care trebuie să îl instituie statele membre în conformitate cu propunerea, ar trebui să includă toate acele surse de energie considerate importante în comunicare, cum ar fi biocombustibili.

1.8 Prin urmare, propunerea ar trebui să definească la nivelul UE un mix de combustibili adecvat din punct de vedere economic și ecologic a cărui dezvoltare și utilizare ar putea fi îmbunătățite prin politici naționale coordonate. Articolele 3,8 și 10, precum și Anexa I din propunere ar trebui revizuite în acest sens.

1.9 CESE se îndoiește că infrastructura publică de reîncărcare pentru vehiculele electrice poate fi asigurată fără finanțare publică, cel puțin în cursul fazei inițiale, până în momentul în care numărul vehiculelor electrice atinge un nivel la care taxele pot finanța corespunzător investiția.

1.10 CESE subliniază necesitatea asigurării unei tranziții line și viabile către un mix modificat de combustibili și importanța de a se ține seama de potențialul de îmbunătățire a performanțelor de mediu ale combustibililor fosili.

1.11 CESE atrage atenția asupra pericolului de blocare a dezvoltării de soluții tehnice noi și mai viabile pentru diferitele moduri de transport și grupuri de utilizatori. Este cazul, de exemplu, al puternicului angajament privind GNL pentru transportul maritim, deși sunt în curs de dezvoltare alternative noi și mai ieftine. De asemenea, apar soluții energetice mai orientate către utilizator, cum ar fi cele pentru camioane, autobuze și vehicule cu două roți.

2. Introducere: contextul politic și prezentarea comunicării și a propunerii

2.1 În inițiativele sale emblematice „O Europă eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor” și „O Uniune a inovării”, Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii abordează schimbările climatice, penuria de energie și resursele limitate, necesitatea creșterii competitivității și îmbunătățirea securității energetice prin utilizarea mai eficientă a resurselor și a energiei. În domeniul transporturilor, Cartea albă din 2011 privind politica în domeniul transporturilor pledează pentru stoparea dependenței de petrol în transporturi și fixează un obiectiv de reducere cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transporturi, până în 2050. În cele zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, Cartea albă face referire la dezvoltarea și utilizarea de combustibili și sisteme de propulsie noi și din surse durabile. Aceste obiective figurează în lista inițiativelor prezentate în Cartea albă, în cadrul Inițiativei 24, „O foaie de parcurs tehnologică” și al Inițiativei 26 „Un cadru de reglementare pentru transporturi inovatoare”. Comunicarea și propunerea de directivă abordează aceste chestiuni în totalitate sau parțial.

2.2 Într-o serie de avize, CESE a solicitat Comisiei o inițiativă de promovare a combustibililor alternativi și a infrastructurii aferente. Acestea includ:

— Avizul privind Cartea albă⁽²⁾ privind politica în domeniul transporturilor, punctele 4.19 și 4.20, în care CESE se pronunță în favoarea dezvoltării și utilizării unor sisteme de propulsie mai curate și mai eficiente din punct de vedere energetic și sprijină inițiativa în favoarea automobilelor ecologice și strategia 2010 de concepere a unor mașini curate. La punctul 4.30 CESE ia notă cu satisfacție de atenția acordată introducerii vehiculelor electrice și a infrastructurilor necesare reîncărcării bateriilor, făcând referire la avizul său pe tema „Calea spre utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice”⁽³⁾, în care CESE își exprimă sprijinul deplin față de măsurile care vizează acest obiectiv, în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și al dependenței de importurile de petrol. Este de asemenea semnalată importanța tehnologiilor inteligente, pentru a permite utilizarea vehiculelor electrice ca furnizori de energie la orele de vârf.

— Avizul privind conținutul de sulf din combustibilii marini⁽⁴⁾, în care CESE salută intenția Comisiei de a îmbunătăți condițiile de respectare a deciziei printr-un set de instrumente, printre care măsuri tehnologice - cum ar fi combustibilii alternativi (GNL) și curentul electric de țărâm, prin investiții atât din partea sectorului privat, cât și din cea a sectorului public.

— Avizul privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport⁽⁵⁾. CESE susține că trebuie consolidată cerința referitoare la disponibilitatea combustibililor alternativi ecologici, deoarece este esențial ca orientările privind TEN-T să fie legate de viitoarea strategie în materie de combustibili de transport alternativi.

2.3 Pachetul prezentat de Comisie constă în următoarele elemente:

— Comunicarea oferă o prezentare de ansamblu a contextului și obiectivelor politice și o prezentare de ansamblu a principalelor combustibili alternativi existenți la ora actuală, stabilind totodată domeniile prioritare pentru acțiunile viitoare ale UE.

— Propunerea are ca obiectiv garantarea creării unei infrastructuri minime pentru combustibili alternativi și aplicarea unor standarde tehnice comune pentru aceste infrastructuri în UE, pentru a asigura mobilitatea la nivelul întregii UE și realizarea economiilor de scară.

(2) Avizul Comitetului Economic și Social European privind Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Cartea albă, JO C 24, 28.1.2012, p. 146.

(3) Avizul CESE pe tema „Calea spre utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice”, JO C 44, 11.2.2011, p. 47.

(4) Avizul CESE privind conținutul de sulf din anumiți combustibili marini, JO C 68, 6.3.2012, p. 70.

(5) Avizul CESE privind dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, JO C 143, 22.5.2012, p. 130.

2.4 Comunicarea acoperă următorii combustibili: gazele naturale, printre care biometanul (GNL, GNC, GTL), energia electrică, biocombustibilii (lichizi) și hidrogenul, de diferite tipuri și cu diferite întrebuițări. Comunicarea stabilește o strategie pentru toate modurile de transport. Strategia urmărește să stabilească un cadru pe termen lung pentru orientarea dezvoltării tehnologice și a investițiilor în utilizarea combustibililor alternativi, în scopul reducerii dependenței de petrol, al îmbunătățirii securității aprovizionării cu combustibili și al reducerii emisiilor. Acțiunile avute în vedere de strategie privesc patru domenii:

- Infrastructura pentru combustibilii alternativi ar trebui construită cu/creată și dotată cu o densitate suficientă pentru a oferi certitudine în ceea ce privește posibilitățile de utilizare și pentru a asigura mobilitatea în întreaga UE. Acest lucru ar face posibilă o utilizare mai extinsă a vehiculelor și navelor care utilizează combustibili alternativi, în special energie electrică, GNC și GNL. Cheltuielile estimate la 10 miliarde EUR pentru realizarea infrastructurii necesare vor fi rentabilizate odată cu dezvoltarea pieței. Utilizarea directă a fondurilor publice poate fi evitată prin utilizarea unor instrumente precum autorizațiile de construcție, concesionările, reglementarea contractelor de achiziții publice, reglementarea accesului la infrastructuri și a taxării și stimulentele nefinanciare.
- Sunt necesare standarde comune, cu prioritate în ceea ce privește interfața dintre vehiculele electrice și punctele de reîncărcare, dar și hidrogenul, GNC și GNL.
- Adoptarea de către consumator este vitală. Mijloacele întrebuițate în acest scop pot merge de la măsuri nefinanciare, de exemplu accesul privilegiat al vehiculelor electrice și campaniile de informare, până la stimulente de natură financiară.
- Abordarea dezvoltării tehnologice prin următoarele mijloace: (a) în cadrul programului Orizont 2020, se vor pune la dispoziție fonduri pentru cercetare, demonstrații sau proiecte orientate spre piață pentru combustibilii alternativi în toate modurile de transport; (b) se vor elabora foi de parcurs în cadrul Planului strategic pentru tehnologiile de transport [COM(2012) 501 final]; (c) ar trebui dezvoltate în continuare parteneriatele public-privat și ar trebui valorificate parteneriatele precum inițiativa „Orașe și comunități inteligente” [COM(2012) 4701 final]; (d) în cadrul Centrului Comun de Cercetare al UE se pregătesc proiecte specifice, printre care inițiativa industrială europeană pentru bio-energie lansată în cadrul Planului strategic european privind tehnologiile energetice și noile facilități în materie de cercetare pentru interoperabilitatea vehiculelor electrice și a rețelelor inteligente.

2.5 Propunerea se concentrează pe infrastructura combustibililor alternativi, furnizând standarde tehnice comune și

informații pentru consumatori. Cu toate acestea, ea obligă statele membre să adopte un cadru de politică național pentru dezvoltarea comercializării combustibililor alternativi și a infrastructurii aferente. Acest cadru trebuie să includă cerințe privind informarea, măsuri politice și de reglementare pentru sprijinirea dezvoltării infrastructurii, măsuri de sprijin, activități de cercetare și obiective, precum și cooperarea cu alte state membre: a) pentru asigurarea coerenței infrastructurii la nivel internațional; b) pentru a face posibilă deplasarea pe întreg teritoriul UE.

2.6 În paralel cu comunicarea și propunerea, Comisia a publicat și documentul de lucru privind elaborarea unui plan de acțiune pentru un cadru general al UE privind GNL pentru transportul maritim. Comisia, în cooperare cu EMSA, are intenția să propună, până la încheierea anului 2014, un set complet de norme, standarde și orientări pentru aprovizionarea cu GNL, buncherarea și utilizarea acestuia în transportul maritim.

3. Observații generale

3.1 Cum s-a subliniat mai sus, CESE a ridicat în repetate rânduri problema necesității combustibililor alternativi pentru transporturi și a subliniat imperativul dezvoltării unei infrastructuri adecvate pentru un sistem credibil de realimentare și reîncărcare, care să susțină mobilitatea transfrontalieră. De asemenea, el a subliniat necesitatea lansării de măsuri suplimentare pentru a promova introducerea pe piață a vehiculelor electrice și pentru a garanta un grad suficient de autonomie a statelor membre în punerea în aplicare a acestei politici. Prin urmare, CESE salută această inițiativă.

3.2 CESE sprijină abordarea promovată în comunicare și pusă în aplicare în propunere, conform căreia statele membre sunt obligate să adopte cadre de politică naționale pentru dezvoltarea pieței combustibililor alternativi care îndeplinesc un minimum de cerințe și care fac obiectul unui sistem de notificare și evaluare gestionat de Comisie.

3.3 CESE aprobă în special concentrarea Comisiei pe infrastructura de realimentare/reîncărcare ca mijloc de impulsie a dezvoltării pieței de vehicule și nave care utilizează combustibili alternativi. Este unanim acceptat faptul că astfel de măsuri sunt importante pentru stimularea încrederii utilizatorilor în combustibilii alternativi, element esențial al dezvoltării pieței.

3.4 De asemenea, CESE salută stabilirea unor standarde tehnice valide la nivelul UE pentru infrastructura de realimentare și reîncărcare. Această măsură este primordială pentru a spori încrederea în combustibilii alternativi ca alternativă viabilă pentru transportul frontalier. CESE presupune că Comisia va face uz de prerogativele sale menționate în propunere, și anume de a adopta acte delegate, prin care să actualizeze specificațiile, pentru a garanta că acestea sunt întotdeauna compatibile cu cele aplicate pe piața mondială.

3.5 CESE observă că propunerea obligă statele membre să adopte un cadru de politică național pentru combustibilii alternativi. Totuși, articolul 3 alineatul (3) pare să permită statelor membre să nu includă anumiți combustibili în acest cadru strategic, iar obligațiile prevăzute la articolele 4, 5 și 6 privesc numai furnizarea de energie electrică, hidrogen și gaze naturale. Dispozițiile articolului 7, însă, privind obligația de informare a consumatorului, pare să acopere toți combustibilii alternativi de pe piață. Din comunicare reiese de asemenea că în special așa-numiții biocombustibili avansați constituie un element important pentru viitorul mix energetic, cel puțin în situația actuală, luându-se de asemenea în considerare cotele minime prevăzute pentru biocombustibili în viitorul mix energetic. Prin urmare, CESE consideră că articolul 3 din propunerea legislativă ar trebui să stabilească un nucleu minim de combustibili alternativi care să fie incluși în cadrele de politică naționale.

3.6 Potrivit articolului 3 din propunere, statele membre ar trebui să evalueze continuitatea transfrontalieră a acoperirii cu infrastructură destinată combustibililor alternativi. Totodată, se prevede colaborarea statelor membre, prin consultări sau cadre de acțiune comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor de punere în aplicare a directivei. Singurul mijloc de a garanta că această obligație fundamentală este pusă în aplicare în mod corespunzător pare a fi mecanismul de raportare și evaluare menționat la articolul 3 alineatele (5) și (6). CESE se întreabă dacă este suficient și dacă nu ar fi util să se creeze o funcție de coordonare permanentă, analogă celei îndeplinite de coordonatorii anumitor proiecte TEN-T în cadrul orientărilor în domeniul TEN-T.

3.7 Comunicarea pare să presupună că finanțarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi poate fi obținută fără finanțare publică directă și numai cu sprijinul unor instrumente politice precum autorizațiile de construcție, concesiunile, reglementarea contractelor de achiziții publice, reglementarea accesului la infrastructuri și a taxării și stimulentele nefinanciare. În opinia CESE, acest lucru poate fi valabil numai în cazul punctelor de reîncărcare pentru vehiculele electrice care nu sunt publice, dar nu crede că acest concept funcționează pentru punctele publice de reîncărcare pentru vehiculele electrice, în cazul cărora exploatarea comercială nu pare viabilă, iar finanțarea publică unica soluție realistă, cel puțin în faza inițială. [A se vedea, de exemplu, *Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)*, secțiunea 5.5 – un raport elaborat pentru Ministerul german al transporturilor în iulie 2012].

3.8 Din cauza nivelului costurilor investițiilor și a nesiguranței piețelor, CESE consideră că va exista o nevoie generală și pe termen lung de finanțare publică a infrastructurii de realimentare/reîncărcare pentru combustibilii alternativi. De aceea, CESE crede că evaluarea din comunicare cu privire la acest aspect ar trebui revizuită. Aceste nevoi financiare ar fi trebuit avute în vedere în cadrul recentelor orientări privind stimulentele financiare pentru vehicule ecologice și eficiente din punct de vedere energetic [SWD (2013)27] și, de asemenea, luate în considerare la stabilirea priorităților, de exemplu, pentru finanțarea TEN-T.

3.9 Totodată, CESE pune în discuție numărul punctelor de reîncărcare pe stat membru prevăzute în Anexa II a propunerii. Pentru Germania, de exemplu, anexa prevede 1 500 000 de astfel de puncte, dintre care 150 000 urmează să fie publice. Raportul privind punerea în aplicare a programului german de mobilitate pe bază de energie electrică menționat mai sus prevede la punctul 3.7 un total aproape un milion de puncte de reîncărcare pentru aproximativ același număr de mașini. Dintre acestea, 150 000 urmează să fie publice, deși jumătate dintre acestea se află sub semnul întrebării. Prin urmare, CESE sugerează revizuirea cifrelor din Anexa II și instituirea unui mecanism simplu de revizuire a previziunilor cuprinse în această anexă.

4. Observații specifice

4.1 CESE pune sub semnul întrebării criteriul eficienței în ceea ce privește sursele de alimentare cu energie electrică de la mal menționate în articolul 4 alineatul (4) din propunere. Nu este clar în funcție de ce criteriu de eficiență sunt evaluate costurile.

4.2 CESE salută solicitarea ca toate punctele de reîncărcare să fie echipate cu sisteme de contorizare inteligente. Aceasta va facilita dezvoltarea ulterioară a unor funcții precum alegerea de energie verde pentru încărcare și furnizarea de energie electrică de către vehicule la orele de vârf. CESE se întreabă dacă aceste solicitări pot fi avute în vedere și pentru punctele de reîncărcare care nu sunt publice.

4.3 CESE se întreabă dacă dispozițiile de la articolul 4 alineatul (8) din propunere sunt suficiente pentru a asigura dreptul la roaming în cazul utilizării unui vehicul electric în deplasările transfrontaliere. CESE consideră că trebuie să se acorde o mare atenție alternativei de a impune statelor membre obligația de a asigura serviciul de roaming în cadrul UE la un preț rezonabil.

4.4 Comparând alineatele (1) și (2) cu articolul (4) de la articolul 6, CESE se întreabă dacă termenul prevăzut pentru punerea la dispoziție de standarde tehnice privind GNL, în Anexa III a propunerii, la punctul 3.1, și anume anul 2014, este într-adevăr satisfăcător, având în vedere că norma de 0,1 concentrație de sulf pentru combustibilii marini se va aplica în zonele de control al emisiilor de sulf începând de la 1 ianuarie 2015. În aceste condiții, timpul este foarte scurt pentru ceea ce trebuie întreprins, fără a mai vorbi de necesitatea definirii condițiilor de finanțare. Prin urmare, CESE sugerează să se adopte măsuri pentru ca porturile, armatorii și operatorii de nave să poată utiliza la timp posibilitatea de a adapta norma de 0,1 % prin utilizarea GNL, fără a risca să încalce dispozițiile UE prevăzute în Directiva 1999/32/UE modificată prin Directiva 2012/33/UE, articolul 1 alineatul (4).

4.5 CESE ar dori ca propunerea să facă referire, eventual la articolul 3, la necesitatea găsirii de soluții adecvate pentru a garanta asigurarea unei structuri adecvate în zonele slab populate, în care finanțarea poate fi extrem de dificil de obținut fără ajutor de stat sau după încheierea etapei de început.

4.6 În fine, CESE observă că, dacă GNL ca atare poate fi extras din combustibilii fosili sau din biocombustibili, din documentul de lucru (secțiunea 1, ultimul punct) reiese că sortimentul întrebuințat în sectorul maritim este de origine fosilă, deși, din punctul de vedere al mediului, îndeplinește toate condițiile. CESE presupune că se vor face eforturi pentru promovarea utilizării altor sortimente de GNL sau a altor sisteme de propulsie. Eventuala natură provizorie a soluției reprezentate de GNL pune încă o dată în discuție importanța extrem de mare pe care propunerea o acordă instalațiilor de GNL.

Bruxelles, 22 mai 2013

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE
