

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“

COM(2013) 17 final

a na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá“

COM(2013) 18 final – 2013/0012 (COD)

(2013/C 271/21)

Spravodajca: **Stefan BACK**

Európska komisia sa 24. januára 2013 rozhodla podľa článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Ekologická energia pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá“

COM(2013) 17 final.

Európsky parlament (5. februára 2013) a Rada (8. februára 2013) sa rozhodli podľa článku 91 a článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá“

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená prípravou návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 30. apríla 2013.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 490. plenárnom zasadnutí 22. a 23. mája 2013 (schôdza z 22. mája) 147 hlasmi za, pričom 1 člen hlasoval proti a 5 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 EHSV víta balík predpisov o ekologickej energii pre dopravu⁽¹⁾ a zámer vytvoriť tak podmienky na rozsiahle uvádzanie ekologického pohonu prostredníctvom ekologických zdrojov energie na trh.

1.2 EHSV schvaľuje prístup zameraný na rozvoj trhu a minimálne pokrytie infraštruktúry na nabíjanie elektrickou energiou a dopĺňanie paliva so spoločnými normami s cieľom dosiahnuť dôveru používateľov a zabezpečiť cezhraničnú mobilitu.

1.3 EHSV zároveň víta, že návrhy sa zameriavajú na informovanie a dôveru spotrebiteľov s cieľom pomôcť vytvoriť hromadný trh, ktorý je nevyhnutnou podmienkou cenovo dostupných vozidiel s alternatívnymi systémami pohonu.

1.4 EHSV víta príspevok k vytváraniu rastu a pracovných miest, ktorý možno očakávať v dôsledku nových príležitostí na trhu a lepšej konkurencieschopnosti európskeho priemyslu vďaka rozvoju alternatívnych palív a zodpovedajúcej infraštruktúry.

1.5 Vykonávanie stratégie pre ekologické palivá by sa nemalo obmedzovať len na určitý počet bežne používaných palív, ale malo by sa týkať aj dlhodobých otázok spojených s ďalšími ekologickými zdrojmi energie, rýchlym a rozsiahlym rozvojom v tomto odvetví a potrebou podporovať inovácie a uvádzanie výrobkov na trh.

1.6 EHSV upozorňuje na otázky, ktoré boli nastolené v jeho stanovisku na tému nepriamej zmeny využívania pôdy a biopalív (TEN/502, CES2363-2012), a najmä na body 1.9 – 1.12, ktoré poukazujú na zložitosť a dlhodobý charakter týchto otázok a na potrebu sústavného prehodnocovania.

⁽¹⁾ Oznámenie o ekologickej energii pre dopravu: Európska stratégia pre alternatívne palivá (oznámenie), návrh smernice o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (návrh) a sprievodný pracovný dokument Komisie o skvapalnenom zemnom plyne pre lodnú dopravu (pracovný dokument).

1.7 EHSV sa preto domnieva, že v návrhu by sa mali dôslednejšie sledovať dlhodobé strategické ciele oznámenia. Do národných politických rámcov pre ekologické palivá a zodpovedajúcu infraštruktúru, ktoré členské štáty majú vytvoriť v súlade s návrhom, by sa napríklad mali zahrnúť všetky zdroje energie, ktoré sa v oznámení považujú za dôležité, napr. biopalivá.

1.8 V návrhu by sa preto mal vymedziť hospodársky a environmentálne optimalizovanú kombináciu palív používaných na úrovni EÚ (palivový mix), pri ktorej by sa koordinovanou politikou členských štátov mohol posilniť ich vývoj a zavádzanie. V tomto zmysle by sa mali prehodnotiť články 3, 8 a 10 a príloha I návrhu.

1.9 EHSV pochybuje o tom, či je možné zabezpečiť verejnú infraštruktúru na nabíjanie elektrických vozidiel bez verejného financovania, a to aspoň v úvodnej fáze, kým počet elektrických vozidiel nedosiahne úroveň, pri ktorej je možné investície primerane financovať z poplatkov za nabíjanie.

1.10 EHSV zdôrazňuje potrebu zabezpečenia plynulého a uskutočniteľného prechodu na zmenenú kombináciu energetických zdrojov (energetický mix), ako aj význam zohľadnenia potenciálu na zlepšenie vplyvu fosílnych palív z hľadiska životného prostredia.

1.11 EHSV upozorňuje na nebezpečenstvo zablokovania rozvoja nových a schodnejších technických riešení pre rôzne druhy dopravy a skupiny používateľov. Jedným z príkladov tohto nebezpečenstva je silná väzba na skvapalnený zemný plyn v lodnej doprave aj napriek tomu, že sa vyvíjajú nové a lacnejšie alternatívy. Podobne sa objavujú nové užívateľsky vhodné energetické riešenia napríklad pre nákladné automobily, autobusy a dvojkolesové vozidlá.

2. Úvod: politický kontext a predstavenie oznámenia a návrhu

2.1 Stratégia Európa 2020 pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast sa vo svojich hlavných iniciatívach s názvom Európa efektívne využívajúca zdroje a Únia inovácií zaoberá zmenou klímy, nedostatkom energie a zdrojov, potrebou podporiť konkurencieschopnosť a zlepšiť energetickú bezpečnosť zlepšením účinnosti využívania zdrojov a energetickej účinnosti. V oblasti dopravy sa v bielej knihe o dopravnej politike z roku 2011 požaduje ukončenie závislosti dopravy od ropy a stanovuje sa cieľ zníženia emisií skleníkových plynov v doprave o 60 % do roku 2050. V desiatich cieľoch bielej knihy určených na dosiahnutie konkurencieschopného systému dopravy efektívne využívajúceho zdroje sa odkazuje na vývoj a zavádzanie nových a udržateľných palív a systémov pohonu. Týmto cieľom je v zozname iniciatív bielej knihy venovaná iniciatíva č. 24 s názvom Technologický plán a iniciatíva č. 26 s názvom Regulačný rámec pre inovatívnu dopravu. Oznámenie a návrh smernice sa týmito otázkami zaoberajú, či už úplne, alebo čiastočne.

2.2 EHSV požadoval iniciatívu Komisie zameranú na presadzovanie alternatívnych palív a súvisiacej infraštruktúry vo viacerých stanoviskách. K týmto stanoviskám patria:

- stanovisko na tému bielej knihy o dopravnej politike⁽²⁾, body 4.19 a 4.20, kde EHSV zaujal priaznivý postoj k rozvoju a zavádzaniu ekologickejších a energeticky účinnejších systémov pohonu a podporil iniciatívu pre ekologické autá a stratégiu z roku 2010 zameranú na rozvoj ekologických vozidiel. V bode 4.30 EHSV privítal pozornosť venovanú zavádzaniu elektrických vozidiel a potrebnej infraštruktúry na nabíjanie, pričom sa odvolal na svoje stanovisko na tému „Podporiť rozšírenie elektrických vozidiel“⁽³⁾, v ktorom vyjadril dôraznú podporu opatreniam s týmto cieľom so zámerom znížiť emisie skleníkových plynov a závislosť od dovozu ropy. Na význam inteligentných technológií sa upozorňovalo aj v súvislosti s možnosťou využívať elektrické vozidlá ako zdroje energie v čase špičky;
- stanovisko na tému obsahu síry v lodných palivách⁽⁴⁾, v ktorom EHSV privítal zámer Komisie zlepšiť dodržiavanie podmienok prostredníctvom súboru nástrojov vrátane technologických opatrení, akými sú alternatívne palivá (skvapalnený zemný plyn) a elektrická energia dodávaná z pobrežia, na základe investícií súkromného aj verejného sektora;
- stanovisko na tému nových usmernení pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete⁽⁵⁾. EHSV tvrdil, že sa musí zdôrazniť požiadavka dostupnosti alternatívnych ekologických palív, keďže by mala rozhodujúci význam z hľadiska prepojenia usmernení pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete s nadchádzajúcou stratégiou pre alternatívne palivá v doprave.

2.3 Balík, ktorý predložila Komisia, obsahuje tieto prvky:

- v oznámení sa uvádza prehľad politického kontextu a zámerov spolu s prehľadom hlavných súčasných alternatív v oblasti palív a stanovujú sa prioritné oblasti pre ďalšie opatrenia EÚ;
- zámerom návrhu je zabezpečiť vybudovanie minimálnej infraštruktúry pre alternatívne palivá a zavedenie spoločných technických špecifikácií pre túto infraštruktúru v EÚ na zabezpečenie mobility a úspor z rozsahu v celej EÚ.

⁽²⁾ Stanovisko EHSV na tému „Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“, Ú. v. EÚ C 24, 28.1.2012, s. 146.

⁽³⁾ Stanovisko EHSV na tému „Podporiť rozšírenie elektrických vozidiel“, Ú. v. EÚ C 44, 11.2.2011, s. 47.

⁽⁴⁾ Stanovisko EHSV na tému „Obsah síry v lodných palivách“, Ú. v. EÚ C 68, 6.3.2012, s. 70.

⁽⁵⁾ Stanovisko EHSV na tému „Usmernenia pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete“, Ú. v. EÚ C 143, 22.5.2012, s. 130.

2.4 Palivá, na ktoré sa vzťahuje oznámenie, zahŕňajú zemný plyn vrátane biometánu [skvapalnený zemný plyn (LNG), stlačený zemný plyn (CNG), skvapaľňovanie plynu (GTL)], elektrickú energiu, biopalivá (kvapalná) a vodík a majú rôzne vlastnosti a rôzne použitie. V oznámení sa stanovuje stratégia pre všetky druhy dopravy. Zámerom stratégie je vytvoriť dlhodobý rámec na usmernenie technologického rozvoja a investícií smerom k zavádzaniu alternatívnych palív do praxe s cieľom znížiť závislosť od ropy, zlepšiť palivovú bezpečnosť a znížiť emisie. Opatrenia stanovené v stratégii sa týkajú štyroch oblastí:

- mala by sa vybudovať infraštruktúra pre alternatívne palivá, ktorá bude mať dostatočnú hustotu na zabezpečenie istoty vo vzťahu k možnostiam využívania a na zabezpečenie mobility v celej Európe. Umožní sa tým rozsiahlejšie využívanie vozidiel a lodí používajúcich alternatívne palivá, so zreteľom na elektrickú energiu, vodík, stlačený a skvapalnený zemný plyn. Náklady na vybudovanie potrebnej infraštruktúry, ktoré boli vyčíslené na 10 miliárd EUR, sa vrátia s rozvojom trhu. Priamemu využitiu verejného financovania je možné sa vyhnúť, ak sa využijú také nástroje ako požiadavky týkajúce sa stavebného povolenia, koncesie, predpisy v oblasti verejného obstarávania, predpisy týkajúce sa prístupu a spoplatňovania a nefinančné stimuly;
- potrebné sú spoločné špecifikácie, pričom najnaliehavejšie je to v prípade prepojenia elektrických vozidiel a nabíjajúcich miest, ale aj v prípade vodíka, stlačeného a skvapalneného zemného plynu;
- nevyhnutná je akceptácia spotrebiteľmi. Prostriedky na dosiahnutie akceptácie spotrebiteľmi siahajú od nefinančných opatrení, akými sú privilegovaný prístup pre elektrické vozidlá a informačné kampane, po finančné stimuly;
- potreba venovať pozornosť technologickému vývoju: a) v rámci programu Horizont 2020 sa sprístupnia finančné prostriedky na výskumné a demonštračné projekty alebo projekty zamerané na trh na využitie alternatívnych palív vo všetkých druhoch dopravy; b) v rámci strategického plánu dopravných technológií [COM(2012) 501 final] sa vypracuje súbor plánov; c) ďalej by sa mali rozvíjať verejno-súkromné partnerstvá a využiť by sa mali také partnerstvá, ako je iniciatíva Inteligentné mestá a obce [COM(2012) 4701 final]; d) k osobitným projektom patrí európska iniciatíva na využívanie energie z biologických zdrojov v priemysle, ktorá je súčasťou strategického plánu pre energetické technológie, a v Spoločnom výskumnom centre EÚ sa plánujú nové výskumné zariadenia pre interoperabilitu elektrických vozidiel a inteligentných sietí.

2.5 Návrh sa sústreďuje na infraštruktúru pre alternatívne palivá, vypracovanie spoločných technických špecifikácií a informácie pre spotrebiteľov. Zároveň však zaväzuje členské štáty,

aby prijali národný politický rámec rozvoja trhu s alternatívnymi palivami a zodpovedajúcej infraštruktúry. Tento rámec má zahŕňať požiadavku týkajúcu sa informovania, politické a regulačné opatrenia na podporu rozvoja infraštruktúry, podporné opatrenia, výskum a stanovenie cieľov a spoluprácu s ostatnými členskými štátmi: a) na zabezpečenie medzinárodného zosúlania infraštruktúry; b) na umožnenie cestovania po celej EÚ.

2.6 Súčasne s oznámením a návrhom Komisia zverejnila aj pracovný dokument, v ktorom sa stanovuje akčný plán na zabezpečenie komplexného rámca EÚ pre skvapalnený zemný plyn v lodnej doprave. Komisia v spolupráci s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou (EMSA) plánuje do konca roka 2014 navrhnuť komplexný súbor pravidiel, noriem a usmernení na poskytovanie, skladovanie a používanie skvapaľneného zemného plynu v lodnej doprave.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 Ako už bolo uvedené vyššie, EHSV sa pri viacerých príležitostiach zaoberal otázkami potreby alternatívnych palív v doprave a naliehavej potreby rozvoja primeranej infraštruktúry pre dôveryhodný systém dopĺňania paliva či nabíjania, ktorý podporí cezhraničnú mobilitu. Výbor zároveň zdôraznil, že je potrebné zaviesť ďalšie opatrenia na podporu zavádzania elektrických vozidiel na trh a poskytnúť členským štátom dostatočnú autonómiu pri vykonávaní tejto politiky. EHSV preto víta túto iniciatívu.

3.2 EHSV podporuje prístup uvedený v oznámení a zavedený v návrhu, podľa ktorého sa má ustanoviť povinnosť členských štátov prijať národné politické rámce rozvoja trhu s alternatívnymi palivami, ktoré spĺňajú určitý počet minimálnych požiadaviek a podliehajú systému oznamovania a hodnotenia riadneho Komisiou.

3.3 EHSV schvaľuje najmä to, že pozornosť sa venuje infraštruktúre na dopĺňanie paliva a nabíjanie ako prostriedku na rozvoj trhu s vozidlami a loďami používajúcimi alternatívne palivá. Zdá sa, že vládne všeobecná zhoda v tom, že takéto opatrenia sú dôležité na vybudovanie dôvery používateľov v alternatívne palivá, ktorá je nevyhnutným prvkom rozvoja trhu.

3.4 EHSV zároveň víta zavedenie technických noriem platných pre infraštruktúru na dopĺňanie paliva a nabíjanie v EÚ. Toto opatrenie je rozhodujúcim činiteľom na podnietenie dôvery v alternatívne palivá ako skutočnej alternatívy pre cezhraničnú dopravu. EHSV predpokladá, že Komisia využije svoje právomoci ustanovené v návrhu a prijme delegované akty na aktualizáciu špecifikácií s cieľom zabezpečiť, aby boli vždy v súlade so špecifikáciami, ktoré sa uplatňujú na svetovom trhu.

3.5 EHSV pripomína, že v návrhu sa členským štátom ukladá povinnosť prijať národný politický rámec pre alternatívne palivá. Zdá sa však, že podľa článku 3 ods. 3 majú členské štáty právo vynechať palivá zo svojej politiky, a povinnosti v oblasti infraštruktúry stanovené v článkoch 4 až 6 sa týkajú len dodávky elektrickej energie, vodíka a zemného plynu. Povinnosti v oblasti informovania spotrebiteľov stanovené v článku 7 sa naopak týkajú všetkých palív na trhu. Z oznámenia tiež vyplýva, že dôležitým prvkom budúceho energetického mixu sú prinajmenšom v súčasnej situácii najmä takzvané pokročilé biopalivá, a to aj s prihliadnutím na minimálne kvóty pre biopalivá, ktoré sa predpokladajú v budúcom energetickom mixe. EHSV sa preto domnieva, že v článku 3 legislatívneho návrhu by sa mal uviesť základný súbor alternatívnych palív, ktoré sa musia zahrnúť do národných politických rámcov.

3.6 Podľa článku 3 návrhu by členské štáty mali posudzovať cezhraničné pokrytie infraštruktúrou pre alternatívne palivá. V článku sa zároveň ustanovuje, že členské štáty by mali spolupracovať prostredníctvom konzultácií alebo spoločných politických rámcov s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia na vykonávanie smernice boli ucelené a koordinované. Jediným prostriedkom na zabezpečenie primeraného vykonávania tejto zásadnej požiadavky je zrejme mechanizmus oznamovania a hodnotenia ustanovený v článku 3 ods. 5 a 6. EHSV má pochybnosti o tom, či je to dostatočné, a domnieva sa, že by bolo užitočné zaviesť funkciu stálej koordinácie podľa príkladu koordinátorov niektorých projektov transeurópskej dopravnej siete na základe usmernení pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

3.7 V oznámení sa predpokladá, že financovanie infraštruktúry pre alternatívne palivá je možné zabezpečiť bez priameho verejného financovania, výlučne s podporu takých politických nástrojov ako stavebné povolenia, koncesie, predpisy v oblasti verejného obstarávania, predpisy týkajúce sa prístupu a spoplatňovania a nefinančné stimuly. Podľa názoru EHSV to môže platiť v prípade neverejných staníc na nabíjanie elektrických vozidiel, výbor však pochybuje o tom, či by táto koncepcia fungovala aj v prípade verejných staníc na nabíjanie elektrických vozidiel, kde sa komerčná prevádzka vo všeobecnosti považuje za neuskutočniteľnú a verejné financovanie je jediným realistickým riešením, prinajmenšom vo fáze budovania (pozri napríklad časť 5.5 správy *Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)*, ktorú vypracovalo nemecké ministerstvo dopravy v júli 2012).

3.8 Vzhľadom na výšku investičných nákladov a neistotu trhov sa EHSV domnieva, že bude existovať všeobecná a dlhodobá potreba verejného financovania špecializovanej infraštruktúry pre alternatívne palivá určenej na dopĺňanie paliva a nabíjanie. EHSV sa preto domnieva, že by sa malo prehodnotiť posúdenie tohto bodu, ktoré je uvedené v oznámení. Tieto potreby financovania boli zohľadnené v už vydaných usmereniach o finančných stimuloch pre ekologické a energeticky účinné vozidlá [Guidelines on financial incentives for clean and energy efficient vehicles, SWD(2013) 27] a mali by sa zohľadňovať aj pri určovaní priorit, napríklad pri financovaní transeurópskej dopravnej siete (TEN-T).

3.9 EHSV zároveň spochybňuje počty nabíjajúcich staníc v jednotlivých členských štátoch, ktoré sa podľa prílohy II k návrhu predpokladajú do roku 2020. V prípade Nemecka sa napríklad v prílohe predpokladá 1 500 000 nabíjajúcich staníc, z ktorých 150 000 má byť verejných. V správe o vykonávaní nemeckého programu pre elektromobilitu, ktorú sme citovali v odseku 3.7, sa predpokladá celkovo len o niečo menej ako jeden milión nabíjajúcich staníc pre približne rovnaký počet vozidiel. Z týchto nabíjajúcich staníc má byť 150 000 verejných, otáznym je však 50 % z nich. EHSV by preto rád odporučil prehodnotenie cieľových údajov uvedených v prílohe II a vypracovanie jednoduchého mechanizmu na preskúmanie ustanovení prílohy II.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 EHSV spochybňuje kritérium nákladovej efektívnosti v súvislosti s dodávaním elektrickej energie plavidlám z pobrežia stanovené v článku 4 ods. 4 návrhu. Nie je isté, podľa akých kritérií efektívnosti by sa mali náklady posudzovať.

4.2 EHSV víta požiadavku, aby všetky verejné nabíjacie stanice boli vybavené inteligentnými systémami merania dodávky. Uľahčí sa tým budúci rozvoj funkcií, akými sú výber ekologickej energie na nabíjanie a dodávka elektrickej energie z vozidla v špičke. Výbor by zaujímal, či by sa táto požiadavka nemohla zväziť aj v prípade neverejných nabíjajúcich miest.

4.3 EHSV má pochybnosti o tom, či ustanovenia článku 4 ods. 8 návrhu postačujú na zabezpečenie práva na roaming pri využívaní elektrických vozidiel na cezhraničné cestovanie. EHSV zastáva názor, že by sa mala vážne zväziť alternatíva k povinnosti členských štátov zabezpečiť vykonávanie roamingu v EÚ za primeranú cenu.

4.4 Pri porovnaní článku 6 ods. 1 a 2 s odsekom 4 má EHSV pochybnosti o tom, či plánovaná lehota na prijatie technických noriem pre skvapalnený zemný plyn stanovená v časti 3.1 prílohy III k návrhu „do roku 2014“ je skutočne uspokojivá, keďže pravidlo obsahu síry v palivách námornej dopravy na úrovni 0,1 % sa bude v oblastiach kontroly emisií síry uplatňovať od 1. januára 2015. Na skutočné vykonávanie činnosti sa tým ponecháva mimoriadne krátka lehota, nehovoriac o vymedzení finančných podmienok. EHSV preto odporúča prijatie opatrení, ktoré zabezpečia, aby prístavy, majitelia a prevádzkovatelia lodí mohli včas využiť možnosť prispôbiť sa požiadavke 0,1 % použitím skvapalneného zemného plynu bez vzniku rizika nedodržania pravidiel EÚ podľa smernice 1999/32/EÚ v znení zmien podľa článku 1 ods. 4 smernice 2012/33/EÚ.

4.5 EHSV by v návrhu, možno v článku 3, privítal zmienku o potrebe nájsť vhodné riešenia na zabezpečenie dostupnosti primeranej infraštruktúry v riedko osídlených oblastiach, kde môže byť získanie finančných prostriedkov bez verejnej pomoci mimoriadne zložitá aj po ukončení počiatočného obdobia.

4.6 EHSV na záver pripomína, že hoci skvapalnený zemný plyn ako taký možno získať z fosílnych palív alebo z biopalív, z pracovného dokumentu (časť 1 posledný bod) vyplýva, že v prípade námornej dopravy sa v súčasnosti uvažuje o použití paliva fosílného pôvodu, aj keď s veľmi dobrými vlastnosťami z hľadiska životného prostredia. EHSV predpokladá, že sa vynaloží úsilie na presadzovanie využitia iných druhov skvapalneného zemného plynu alebo iných systémov pohonu. Vzhľadom na možný dočasný charakter riešenia s využitím skvapalneného zemného plynu je opäť otázna vysoká miera pozornosti, ktorá sa v návrhu venuje zariadeniam pre skvapalnený zemný plyn.

V Bruseli 22. mája 2013

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Henri MALOSSE
